das AUTO MOTOR UND SPORT



TEST MOTOCOUPÉ BMW-ISETTA
PROBEFAHRT MIT GOLIATH 900
500 KM-RENNEN AUF DEM NÜRBURGRING

HEFT 19
STUTTGART, 17. SEPTEMBER 1955
DM 1.20



Der Medizinmann im Busch

würde sich wohl im Ernstfalle mit dem Inhalt Ihres Koffers zufrieden geben. Der Arzt aber, der Sie jenseits der Grenzen mit modernsten Mitteln behandeln soll, verlangt ein Honorar mit dem gleichen Recht wie sein deutscher Kollege! Bevor Sie Ihre Auslandsreise antreten, lassen Sie sich bitte die neuen Tarife und Bedingungen unserer

Versicherung von Krankheitskosten im Ausland

unverbindlich zuschicken! Das macht sich bestimmt bezahlt! Wir erstatten die Rechnungen ausländischer Ärzte in DM ●

Wochenbeitrag für je DM 1500,- Versicherungssumme ab DM 0,75! Reisen Sie ohne Krankheitskostenrisiko mit der

Volkswohl

KRANKENVERSICHERUNG V. a. G.

Eine der führenden Privatkrankenversicherungen des Bundesgebietes

HAUPTVERWALTUNG DORTMUND RUHRALLEE 92/WR

Seit über 25 Jahren

VISCOBIL

Motorenöle

bewährt bei allen Anforderungen

Verlangen Sie Druckschriften und Bezugsnachweis

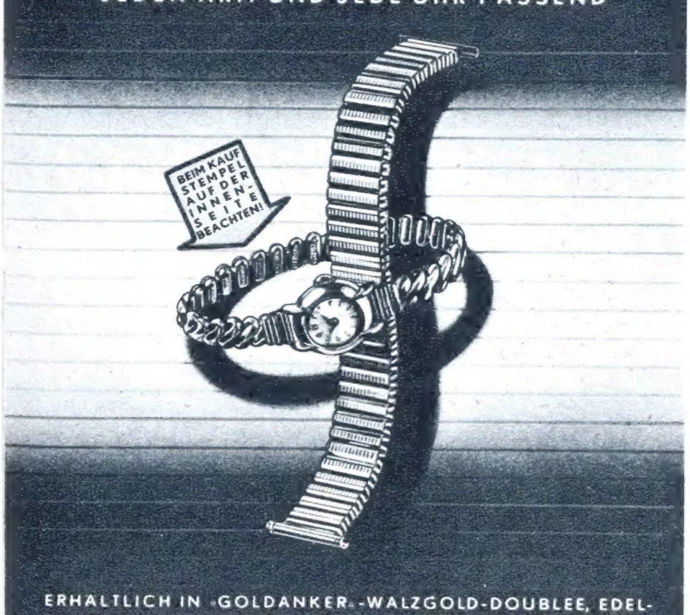
DEUTSCHE VISCOBIL ÖL GESELLSCHAFT M.B.H. HAMBURG

RW

UHRARMBÄNDER

Elastofixo und Fixoflex

DEHNBAR · VERSCHLUSSLOS · FÜR JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND



ERHÄLTLICH IN »GOLDANKER«-WALZGOLD-DOUBLEE, EDELSTAHL UND 14 KARAT GOLD – IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN

Sie wirken sympathischer

BRISK frisiert



. . . sympathischer, weil es auch auf Ihre Frisur ankommt! Brisk gibt Ihrem Haar—was Fett oder Leitungswasser nicht erreichen — natürlichen, guten Sitz, ohne zu fetten, ohne zu kleben.

BRISK

BRISK FRISIERCREME

FRISIERCREME

BK 1862

hält Ihr Haar in Form!


KRUPP
LASTKRAFTWAGEN
MIT KOMPRESSOR-BREMSE


KLINGELNBERG REMSCHEID
Bei Verzahnungsfragen über Kegelräder-
KLINGELNBERG
W·FERD·KLINGELNBERG SÖHNE·REMSCHEID

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Das Argument der inneren Sicherheit

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT Heft 12, Seite 13)

1. Bei meinen Ausführungen über Sicherheitsglas hat es mir durchaus ferngelegen, die Hersteller und Verwender von Einscheibensicherheitsglas, die überzeugt sind, mit ihrem Fabrikat der Sicherheit der Autoinsassen zu dienen, zu beleidigen. Soweit meine Erklärungen dahin verstanden werden können, nehme ich sie zurück.

2. Die Hersteller des Einscheibensicherheitsglases haben mir Material vorgelegt, das von dem mir bisher zugängig gewesenen erheblich abweicht und geeignet erscheint, die von mir gegebene Beurteilung abzuändern. Gemeinschaftliche Versuche zur endgültigen objektiven Klärung sollen vorgenommen werden.

Alexander Spoerl

Benzintank-Schnüffelei durch den Zoll

Die von mir mit großem Interesse gelesenen „Briefe an die Redaktion" geben mir die Überzeugung, daß es tatsächlich auf diesem Wege möglich ist, bestehende Mißstände im Straßenverkehr nicht nur zu beleuchten, sondern, wie verschiedene Reaktionen zeigen, auch zu beseitigen.

Am 20. 8. 1955 passierte ich um 18.10 Uhr das Straßenzollamt zwischen Bregenz und Lindau. Die Frage des Zollbeamten, ob ich zollpflichtige Ware mitführe, beantwortete ich der Wahrheit gemäß mit „Nein". Aber o weh! Der Zollbeamte fragte mich in barschem Feldwebelton: „Haben Sie in der Schweiz getankt? Ja oder nein." Da ich von Basel kam, antwortete ich selbstverständlich mit Ja, und auf die Frage „wieviel?" mit „15 Liter". Daraufhin äugte der Beamte in den Benzineinfüllstutzen, verschwand im Zollgebäude, erschien nach kurzer Zeit wieder, winkte mir mit dem Finger mit den Worten: „Kommen Sie mal mit." Man erklärte mir, daß diese 15 Liter mit DM 4.80 zu verzollen seien (pro Liter 32 Pfg. Zoll). Meiner Bitte, mir die betreffende Verfügung, die mir leider unbekannt war, vorzulegen, konnte nicht entsprochen werden. Als guter Staatsbürger gab ich also dem Staat, was des Staates ist.

Bei meiner nächsten Dienstreise in das Ausland am 22. 8. 1955 wollte ich als gebranntes Kind kein Risiko eingehen und ersuchte bei der Ausfahrt aus Deutschland den kontrollierenden Zollbeamten, meinen Benzinstand festzustellen, was leider nicht möglich war. Die Benzinuhren zeigen bekanntlich nicht die Literzahl des Tankes an, sondern verraten nur, ob halb oder ganz voll usw. Selbst wenn diese Uhren genauestens anzeigen würden, müßten die Grenzbehörden eine Aufstellung besitzen, auf der von sämtlichen Typen aller laufenden Fahrzeuge der Tankinhalt genau bezeichnet ist. Wenn man im Bundesfinanzministerium ein solches Pflänzchen wie diese Verfügung in die Welt setzt, muß man auch für ordnungsgemäße Durchführung und Überwachung Sorge tragen. Aus diesem Vorkommnis ergeben sich folgende Punkte:

1. Es wäre interessant, zu hören, ob andere Kraftfahrer an den Grenzübergängen ähnliches erlebten.
2. Es erscheint erforderlich, daß sämtliche Kraftfahrzeugbenutzer bei den Grenzübergängen ausnahmslos den Wunsch aussprechen, den Benzinstand des Tankes genau festzustellen, und zwar bei der Ausfahrt und bei der Einfahrt.

Sollte es nicht möglich sein, diese eigenartige Verfügung aufzuheben, bei der übrigens die bewilligten Mengen bei der Einfuhr stetig schrumpfen, kann es leicht passieren, daß man im Bundesfinanzministerium auf die Idee kommt, bei mehrmaligen Auslandsreisen auch dort getrunkenen Kaffee oder gegessene Schokolade mit Zoll zu belegen, da man ja diese Sachen im Leib mit sich führt und bekanntlich nur einmal im Monat eine engbegrenzte Menge eingeführt werden darf.

Abschließend sei noch gesagt, daß der betreffende Zollbeamte mit seinem Feldwebelton eine Ausnahme darstellt und ansonsten sich die Beamten am Zoll eines höflichen Tones befleißigen, was wir ja wohl als Staatsbürger verlangen dürfen.

Kurt Lindner, Fabrik für Unterwäsche in Ellhofen (Allgäu)

Schilder



. . . ein Foto, das den Schilderwald bei der Autobahnauffahrt in Dierdorf zwischen Köln und Frankfurt darstellt. Kaum ein Fahrer findet sich hier durch, ohne anhalten zu müssen.

W. G. Kölbach, Redakteur in Bingen-Büdesheim

Bahnübergänge

Wer sagt, daß es keine unfallsicheren Bahnübergänge gibt? In England werden die Schranken nicht gehoben, sondern gedreht. Entweder ist auf die Art und Weise der Schienenstrang blockiert (und dem heranbrausenden Lokomotivführer leuchtet eine riesige weiße, rotumrandete Scheibe entgegen und sagt ihm, daß der Schrankenwärter vergessen hat, die Schranken zu „schließen"), oder aber die Straße ist blockiert und der Schienenstrang ist frei. Mit diesem System kann nichts passieren, es sei denn, einer durchfährt die geschlossenen Schranken.

Lothar Binder in Frankfurt a. M.



Umleitung 63 Kilometer

Es ist gewiß nichts dagegen einzuwenden, wenn einer auch einmal ins Ausland reisen will, um fremde Länder und Völker kennenzulernen. Nur sollte man darüber die Schönheiten der eigenen Heimat nicht ganz vergessen. Es wird in den verschiedenen Fremdenverkehrsgebieten Deutschlands sehr viel gerade für den Autoreisenden getan. Allenthalben wird mit den leider sehr beschränkten Mitteln am Ausbau der Straßen gearbeitet, und es gibt Gebiete, wie z. B. den Odenwald, die schon über ein vorbildlich gepflegtes Straßennetz verfügen. Auch eine Fahrt auf der bayerischen Ostmarkstraße ist ein Hochgenuß.

Mitunter trifft man aber auch auf ein Unverständnis gewisser Behörden, das alle ehrlichen Bemühungen zur Hebung des innerdeutschen Fremdenverkehrs zuschanden machen muß.

Aus den verschiedenen Beispielen, die uns auf Fahrten durch die deutschen Mittelgebirge begegneten, greifen wir nur ein besonders krasses heraus: Wir hatten uns auf der Karte eine hübsche Fahrtroute durch den Spessart zurechtgelegt und waren schon einige Stunden unterwegs, als wir plötzlich und ohne Vorankündigung vor dem abgebildeten Sperrschild standen. Von Mönchberg kommend, wollten wir über Eschau in den Hochspessart bei Mespelbrunn mit seinen einmaligen tausendjährigen Eichenbeständen fahren und konnten nun auf dem Schild zur Kenntnis nehmen, daß die Durchfahrt durch Eschau in einer Länge von 1,5 km gesperrt sei und die Umleitung über Aschaffenburg 63 km betrage. Unsere gesamte Rundreise war damit über den Haufen geworfen; denn wenn wir nun wirklich die 63 km Umweg in Kauf nehmen wollten, so mußten wir, um unser weiteres Fahrtziel zu erreichen, nach dem Besuch die ganze Umleitungsstrecke wieder zurückfahren. Wirklich eine Zumutung seltener Art! Und das in der Hauptreisezeit, nämlich im August 1955!

Wir verzichteten also auf den Besuch des schönsten Teiles des Spessart und fuhren die kurze Strecke nach Eschau hinein, um uns an Ort und Stelle die Bescherung anzusehen. Die durch den Ort führende Straße war tatsächlich in ihrer ganzen Breite aufgerissen und unbefahrbar. Wir erfuhren aber, daß es sich hier nicht um eine Verbesserung oder Verbreiterung der Straße selbst handelte, sondern um die Verlegung einer Kanalisation. Man hat also in Eschau nichts Besseres zu tun, als in der Hauptreisezeit den gesamten Fremdenverkehr lahmzulegen — um einige Kanalröhren zu verlegen!

Karl Lidl in Sauerlach bei München

Überholen!

Die wenigsten Fahrer verstehen es, sinnvoll zu überholen. Das kommt wohl nicht zuletzt daher, weil dieser in der Praxis so wichtige Vorgang von keinem Fahrlehrer gelehrt wird. Die Kunst des richtigen Überholens ermöglicht ohne Gefahr gute Reisedurchschnitte und sie erhöht die Sicherheit. Der schnelle Fahrer, der sauber und exakt fährt, was er schon der eigenen Sicherheit wegen tun muß, ist für den Verkehr viel weniger gefährlich als der biedere Durchschnittsfahrer, der mitten auf der Straße seine „60 Sachen" fährt, auf Hupsignale böse wird, als sei es eine Beleidigung, ihn zu überholen, und dann doch lieber Gas gibt, um dann mit einer Geschwindigkeit zu fahren, die er nicht gewohnt ist und kaum beherrscht.

Dr. med. W. Schleissing in München 42

Thema Straßenschwein

Erlauben Sie mir bitte, daß ich Ihnen einen Beitrag zu diesem Thema zugehen lasse. Ich würde von dieser Geschichte nicht so viel Aufhebens machen, wenn mir nicht selbst schon zweimal das gleiche passiert wäre, wobei nur die guten Bremsen meines Fahrzeugs mich retteten.

Jeden Montag morgen fahre ich zwischen 6 Uhr und 6.30 Uhr auf der Autobahn Karlsruhe—Pforzheim. Es verkehren um diese Zeit immer viele Kies-Lastzüge in Richtung Stuttgart. Diese pflegen auf der steigungsreichen Strecke dicht hintereinander zu fahren und dabei nicht selten kleine Privatrennen auszutragen, wobei sie sich gegenseitig mit kleinsten Geschwindigkeitsdifferenzen überholen, trotzdem dort endlich Schilder aufgestellt wurden, die für Lastwagen über 3,5 to das Überholen verbieten.

Am Montag, 29. August, fuhr ich nun mit meiner Maschine etwa 50 Meter hinter einer mit zwei Personen besetzten 250er Victoria, die gerade zum Überholen von zwei hintereinanderfahrenden Lastzügen angesetzt hatte. Die Maschine war bereits in Höhe der Anhängerdeichsel des hinteren Lastzuges, als dessen Fahrer den Kopf aus dem Fenster genommen und nach rückwärts geschaut hatte, dabei den Winker herausknallte und sofort voll nach links ausscherte. Der Motorradfahrer konnte wegen des Randsteins nur wenig nach links ausweichen, beide Personen und die Maschine hinterdrein flogen auf den Grünstreifen. Der Lastzug fuhr seelenruhig weiter.

Nachdem ich mich überzeugt hatte, daß den beiden nichts Ernstliches geschehen und auch die Maschine noch fahrfähig war, fuhr ich dem Lastzug nach und versuchte, jedoch ohne Erfolg, ihn anzuhalten. Im Nebenherfahren fragte ich den Fahrer, was er sich eigentlich gedacht habe. Grinsend bemerkte er: „Die haben halt Pech gehabt!"

Ich bin einer der letzten, die nach der Polizei rufen, aber hier hätte ich es getan, wenn mir die Zeit — ich mußte zu meinem Arbeitsplatz — nicht zu knapp geworden wäre. Die Nummer des Lastzuges habe ich mir jedoch notiert: AW 44 — 5645.

Horst Unterecker in Pforzheim

Gewichtsbegriffe

(Siehe „Mal ganz dumm gefragt", Heft 18)

Den Überlegungen dieses Artikels über das Verhältnis von der Nutzlast zum Gesamtgewicht bei Personenwagen könnte man vielleicht noch hinzufügen, daß der schwere Wagen hierbei gegenüber dem leichten doch erhebliche Vorteile bietet, da der Anteil der Nutzlast am Gesamtgewicht niedriger ist. So bedeutet zum Beispiel eine Zuladung von 375 kg bei einem Fahrzeuggewicht von 750 kg eine Gewichtserhöhung um 50%, bei einem 1500 kg schweren Wagen aber nur von 25%. Federungsverhalten und Leistungsgewicht eines Wagens werden also durch die Zuladung um so weniger verändert, je höher das Fahrzeuggewicht liegt. Der Konstrukteur eines schweren Wagens hat es leichter, sein Fahrzeug für eine und für fünf Personen gleich geeignet zu machen, als der Schöpfer eines Kleinwagens. Unsere Kleinwagen haben bekanntlich vollbesetzt die beste Straßenlage, aber ihre Beschleunigungs- und Bergfähigkeit läßt fühlbar nach. Zusatzfederungen wie beim Mercedes 300 wären eigentlich um so notwendiger, je leichter ein Wagen ist. Für den Konstrukteur ist in dieser Hinsicht der Rennwagen ein Idealfall, weil er hier das Fahrergewicht von vornherein mit einkalkulieren kann, während praktisch nur das Gewicht des mitgeführten Kraftstoffes variiert

Reinhard Seiffert in Hameln (Weser)

Fahrerflucht

Ihr Artikel „Fahrerflucht — ein häßliches Delikt" in Heft 17 ist außerordentlich instruktiv und durchaus geeignet, allen Fahrern eine eindringliche Warnung zu sein. Allerdings befassen sich sowohl der Aufsatz als auch Ihre redaktionellen Anmerkungen dazu nur mit der Verkehrsflucht nach Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Der Leser könnte nach der Lektüre dieses Artikels dem verhängnisvollen Irrtum unterliegen, daß Verkehrsflucht nur strafbar sei, wenn Personenschaden eingetreten ist. Sicherlich hat der Gesetzgeber bei der Einführung der betreffenden Vorschriften in das Strafgesetzbuch in erster Linie das Bild des hilflosen Verletzten vor Augen gehabt, der an der Unfallstelle zurückbleibt, während der beteiligte Kraftfahrer mit Hilfe seines Fahrzeuges verschwindet.

Da aber nahelag, daß der Schuldige sich damit herausreden könnte, er habe von der Verletzung anderer Personen nichts bemerkt, ist der von dem § 142 unter Strafe gestellte Tatbestand wesentlich weiter gefaßt worden.

Wegen Verkehrsflucht wird bestraft, wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen in Frage kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalls beigetragen hat. Der Strafrahmen ist außerordentlich weit. Er beginnt mit DM 3.— Geldstrafe und endet für besonders schwere Fälle mit Zuchthaus bis zu 15 Jahren (§ 14 Abs. 2 StGB).

Der Tatbestand der Verkehrsflucht ist also bereits dann erfüllt, wenn durch ein in Betrieb befindliches Kraftfahrzeug irgendein Sachschaden an einer fremden Sache verursacht wird. Es kommt insbesondere auch nicht darauf an, ob der Verursachende für diesen Schaden verantwortlich ist. Selbst wenn von vornherein einwandfrei feststeht, daß der Schaden allein auf das Verhalten Dritter oder auf sonstige Umstände zurückzuführen war, ändert dies nichts an der Verpflichtung des Kraftfahrers, an der Unfallstelle bis zur Feststellung seiner Personalien usw. zu bleiben.

Die einzige Einschränkung, die der Bundesgerichtshof in einem Urteil vom 27. 5. 1955 gemacht hat, bezieht sich auf „belanglosen Sachschaden". Falls nur ein solcher entstanden ist, so soll der objektive Tatbestand der Verkehrsflucht nicht gegeben sein.

Auch in diesem letzteren Falle empfiehlt sich jedoch dringend ein Verbleiben an der Unfallstelle, weil die Entscheidung, ob ein Sachschaden „belanglos" ist, meist nicht sofort getroffen werden kann. Selbstverständlich wird das Strafmaß in Fällen, in welchen keine Körperverletzungen dritter Personen vorliegen, wesentlich geringer sein. Das ändert aber nichts daran, daß der Betreffende wegen eines Vergehens bestraft wird; mag die Strafe auch nur in einer geringen Geldstrafe bestehen.

Hans-Hermann Stein, Rechtsanwalt in Hamburg-Lokstedt

Die drei Türgriffe des Polizei-Mercedes

(Siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 17, Seite 26)

Als Verteidiger des Polizei-Hauptwachtmeisters Berger ersuche ich um Abdruck folgender Gegendarstellung:

Anläßlich der Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht Hemau am 15. 6. 1955 konnte nicht festgestellt werden, daß der rechte hintere Türgriff des Streifenwagens an der Unfallstelle durch die Kollision mit dem Verletzten abgesprengt wurde und zu Boden fiel. Es konnte aber festgestellt werden, daß der Türgriff, der nach dem Unfall an der Unfallstelle gefunden wurde, ein Leichtmetallgriff gewesen war, also niemals von einem Mercedes-Wagen stammen kann. Es wurde weiter festgestellt, daß sich der an der Unfallstelle tatsächlich liegende Griff unter den drei Griffen, die dem Gericht am Tage der Hauptverhandlung vorlagen, nicht befand.

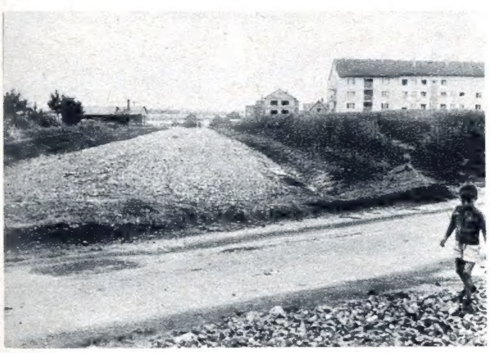
Rud. Heigenhauser, Rechtsanwalt in Regensburg

Hätten wir das gewußt, dann hätte unsere Überschrift geheißen: „Die v i e r Türgriffe des Polizei-Mercedes"! Wir finden im übrigen nicht, daß obige Gegendarstellung diese so merkwürdige Geschichte klarer macht, aber sie wird dadurch zweifellos noch interessanter. Ein weiterer Kommentar ist unserer Ansicht nach nicht notwendig.

Redaktion

Ihr blinden Hühner!





Verzeihen Sie die despektierliche Anrede, aber wenn Sie schon beim Picken waren (Aufgepicktes, Heft 15, Seite 26), muß schon ein blindes Huhn dabei gewesen sein, sonst hätte es nämlich hier in der Nähe von Stuttgart die Augen aufgemacht. Erst recht weit, wenn es gesehen hätte, wie die von den Amerikanern in einer Woche gebaute Straße, über die alle Tageszeitungen ausführlich berichteten, in Wirklichkeit aussieht. Ich habe, als ich Ihren Bericht las, zwei Bilder vom Grünstreifen und den Rad- und Fußgängerwegen gemacht, die ich Ihnen beilege. Die Fotos sind von der „Böblinger Straße" aus aufgenommen und zeigen die beiden Teile der neuen Neckarstraße. Wie Sie sehen, ist der Verkehr darauf noch nicht sehr rege. Aber auch wenn man von zu Hause „unbegrenzte Möglichkeiten" gewohnt ist, wird man auf eine neue Straße sicherlich eine Packlage legen, bevor man die Oberfläche fertigbaut. Aus den schottergroßen Steinen, die man hier verwandte, soll sich wohl erst ein Damm bilden, der sich im Laufe der Zeit noch setzen kann und dann einen soliden Unterbau bildet.

Immerhin, daß diese Straße „fertig" war, beweist, daß sie bis heute noch nicht mit Sperrschildern verziert worden ist — oder waren die so überflüssig?

Dipl.-Ing. F. Hahmeyer in Sindelfingen

Bauunternehmen machen sich auf der Straße breit

(siehe Briefe an die Redaktion, Heft 17 und 18)

Die Straßenbaufirma Unglehrt aus Memmingen arbeitet an der Straße Weiler i. Allgäu, Alpenquerstraße. An der Einfahrt Alpenquerstraße befand sich ein Sperrschild (weißer Kreis mit rotem Rand) mit der Einschränkung „gesperrt ab Landesgrenze". Die Landesgrenze befindet sich hinter dem Ort Weiler. Es handelt sich also um eine ordnungsgemäße, vorbeugende Sperrung der Straßenpolizei. Eines Tages war außer diesem Schild noch ein zweites Sperrschild angebracht, das auf Grund der dahinterbefindlichen, sehr gut leserlichen Einschränkung als weitere, vorbeugende Maßnahme gewertet werden mußte. Zusammen mit vielen anderen Fahrzeugen fuhr ich also langsam bis zur Baustelle heran, die nur halbstraßenseitig betrieben wurde. Nachdem ein Kran einen LKW mit Erde beladen hatte und dieser weggefahren war, versuchte die Autokolonne, die einwandfrei passierbare Straßenseite langsam zu befahren. In diesem Augenblick sprangen zwei Straßenarbeiter auf die Fahrbahn und winkten ab, so daß nichts übrigblieb, als zurückzufahren und auf anderen Wegen den Ort Weiler zu erreichen versuchen. Daß dies nicht ganz einfach ist, zumal auch größere Fahrzeuge einfuhren, liegt auf der Hand. Bei meiner unmittelbaren Vorsprache beim Landpolizeiposten in Weiler wurde mir erklärt, daß seitens der zuständigen Polizeidienststelle von dieser Sperrmaßnahme nichts bekannt sei. Nach meinem Dafürhalten ist es lediglich Angelegenheit der Straßenverkehrspolizei zu entscheiden, ob ein Straßenstück gesperrt werden muß oder nicht.

Ich empfehle in allen Fällen, in denen eine Sperrung selbstherrlich erscheint, sofortige Vorsprache beim zuständigen Polizeiposten, auch wenn dies mit Zeitverlust verbunden ist.

Kurt Lindner, Fabrik für Unterwäsche in Ellhofen (Allgäu)

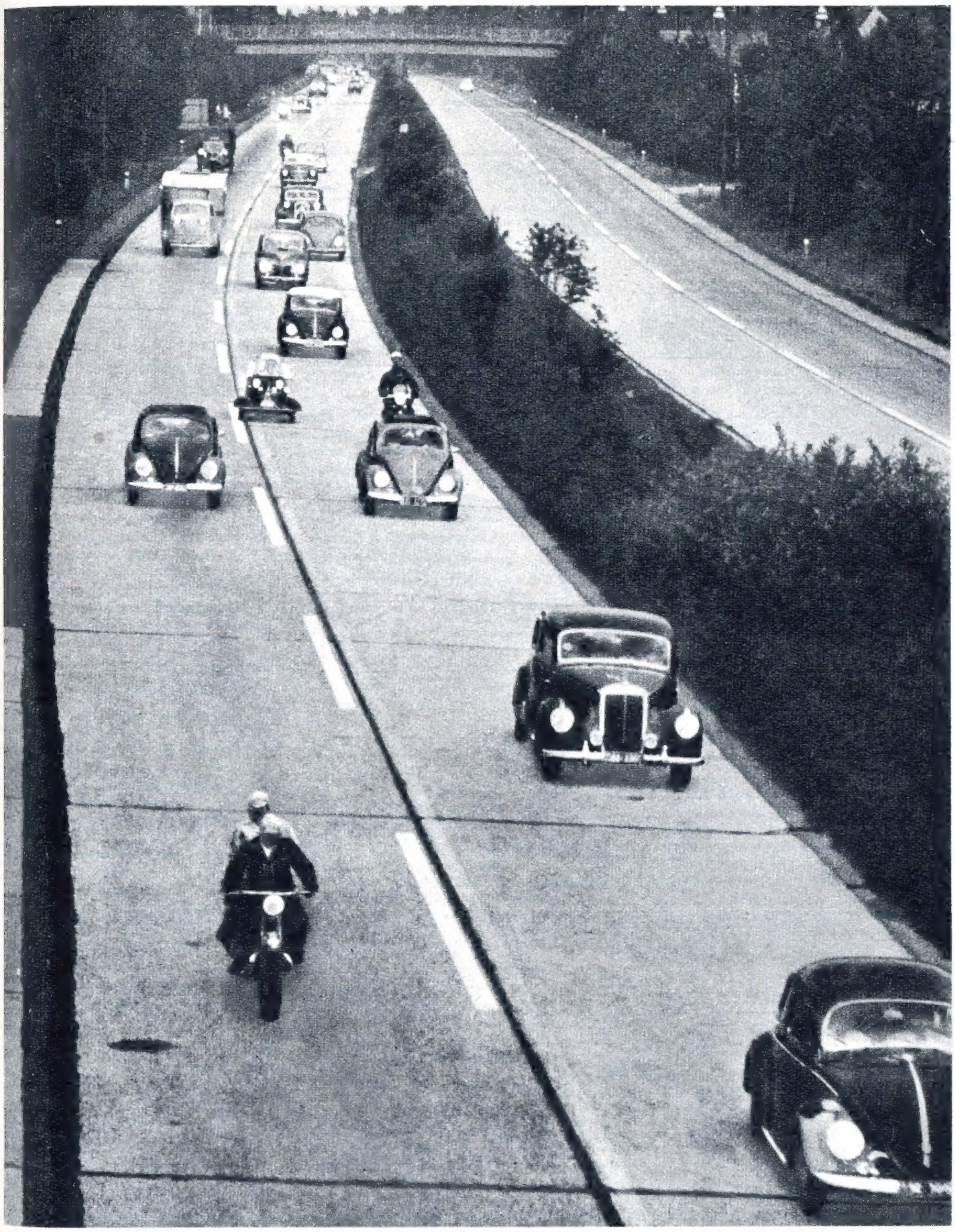
Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

17. SEPTEMBER 1955
32. JAHRGANG
19

Am Sonntagabend



strebt alles zurück zum heimatlichen Herd. Überall auf den Autobahnen sieht es dann, wenn das Wetter schön war, so aus wie hier. Die Großstädter kehren vom Wochenende zurück. Das Bild zeigt die abendliche Autobahn Hamburg–Lübeck: Alles fährt in Richtung Hamburg, die Gegenseite aber ist völlig leer. Ein gut Teil der Erholung, die sich die Leute am Strand der Ostseebäder holten, wird freilich bei der oft nervenaufreibenden Kolonnenfahrt wieder aufgezehrt. Foto Conti-Press

LESEN SIE ZUERST:

Es gab eine Zeit,
in der wir uns für den Goliath trotz gewisser unbestrittener Vorzüge, die er von Anfang an hatte, nicht recht erwärmen konnten. Heute stellt insbesondere der 900er ein Auto dar, das auch sehr verwöhnten Ansprüchen gerecht zu werden vermag. (Probefahrt mit dem 900 ccm-Goliath-Einspritzer, Seite 10)

Jeder Vergleich
mit der herkömmlichen Autogestalt liegt fern, da eigenständige, originelle Auslegung und Form. Als gediegene Fahrmaschine richtig aufgefaßt, gut durchkonstruiert und in Großserie gebaut, – daneben läuft ähnliches nur zu leicht Gefahr, Plagiat oder Fehlschlag zu sein. (Unser Test: Motocoupé BMW-Isetta, Seite 13)

Das Rennen stand
unter dem Zeichen Jean Behras auf dem neuen 1,5 Liter-Maserati. Dieser untersetzte, liebenswürdige Franzose dürfte heute hinter Fangio und Moss den 3. Platz in der Weltrangliste der Rennfahrer einnehmen. (500 km-Rennen auf dem Nürburgring, Seite 22)

Aber lesen Sie auch:

Unser Titelbild
zeigt heute wieder ein Mädchen. Dabei kam es uns weniger auf die Dame im Hintergrund an als vielmehr auf Borgwards schöne Isabella. Und da wird nun keiner behaupten wollen, sie könne dem Titel von AUTO, MOTOR und SPORT nicht zur Zierde gereichen.
Foto: von Stavenhagen

Instinkt und Geschwindigkeit

Jedes Lebewesen ist von Mutter Natur mit einem Instinkt ausgestattet, der es ganz automatisch ohne besonderen Denkvorgang und ohne vorherige Belehrung vor Gefahren warnt, die seinen Fortbestand bedrohen. Besonders hoch ausgebildet ist dieser Instinkt bei Tieren, die in der Wildnis leben. Aber auch der Mensch hat einen Instinkt, ein Gefühl für die Gefahr, die wir schon beim Kinde finden, ohne daß es besonders belehrt zu werden braucht oder irgendwelche Erfahrungen gesammelt hat. So wird es beispielsweise keinem normalen Menschen einfallen, von einem hohen Turm herunterzuspringen, weil ihm schon sein Instinkt sagt, daß er damit sein Leben verlieren würde.

Da nun der Mensch von Natur aus dazu bestimmt ist, sich vermittels seiner Beine fortzubewegen, fehlt ihm der Instinkt für die Gefahren hoher Geschwindigkeiten. Der Schöpfer hat offensichtlich die Fortbewegung des Menschen durch Kraftfahrzeuge nicht in seine Konstruktion mit eingeplant. Ein Beispiel mag dies näher erläutern. Fragen Sie einen beliebigen Menschen unserer Zeit, ob er in einem Wagen, der mit 80 km/st dahinfährt, irgendwelche Angstgefühle hat, so wird er dies in den meisten Fällen lächelnd verneinen. Fragen Sie denselben Menschen, ob er gerne über eine 25 Meter hohe Mauer gehen würde, die oben einen halben Meter breit ist, dann wird er dies, wenn er nicht gerade Seiltänzer ist, mit Schaudern verneinen. Sein Instinkt sagt ihm, daß er bei einem Absturz aus dieser Höhe unfehlbar zerschmettert würde.

Merkwürdig ist es aber, daß zwischen beiden Tätigkeiten und ihren Auswirkungen nicht unbedingt ein wesentlicher Unterschied besteht. Die Wucht, mit der ein Kraftfahrzeug bei 80 km/st gegen einen Baum fährt, ist genau die gleiche, wie die, mit der ein Körper aus 25 Meter Höhe auf den Boden aufprallt. Es muß also auch die Wirkung auf den Menschen in beiden Fällen die gleiche sein, d. h. er verliert in jedem Falle sein Leben. Während ihn aber der Instinkt warnt, die Mauer zu überschreiten, versagt dieser Warner völlig bei der Fahrt im Kraftfahrzeug. Es muß also hier an die Stelle des Instinkts die Belehrung treten. Dem Menschen muß erst einmal klar gemacht werden, was ihn erwartet, wenn er mit dieser Geschwindigkeit gegen ein Hindernis knallt. Dann allerdings könnte man erwarten, daß die Intelligenz den fehlenden Instinkt ersetzt und daß der Mensch sich darüber klar wird, was ihn bei einem Zusammenstoß mit hoher Geschwindigkeit erwartet. Er müßte also sein Verhalten darauf abstellen, ein solches Ereignis unter allen Umständen zu vermeiden. Er dürfte also keine unübersichtlichen Kurven schneiden, nicht überholen, wenn keine genügende Sicht nach vorne besteht, er müßte die Geschwindigkeit entsprechend verringern, wenn Verkehrsdichte oder Straßenzustand dies verlangen und dergleichen Dinge mehr. Wohlgemerkt — er müßte es tun! Daß viele Kraftfahrer dies allzu oft nicht tun, das beweisen die vielen Verkehrsunfälle. Es scheint also, daß Intelligenz und Verstand den fehlenden Instinkt bei weitem nicht immer zu ersetzen vermögen.

Karl Lidl

Ganz kurz

Das Fulda-Mobil

des ausschließlich bei der Elektromaschinenfabrik Fulda gebauten Typs S 4 mit 10 PS 200 ccm-Sachs-Motor, Vierganggetriebe und elektrisch geschaltetem Rückwärtsgang erhält von jetzt an hinten ein Zwillingsrad. Der Preis bleibt mit DM 2780,– (plus Heizung DM 25,–) unverändert. – Dagegen wird laut einer Meldung der Oldenburger „Nordwest-Zeitung" der seit einigen Monaten betriebene Lizenzbau des dreirädrigen Fulda-Mobil im Zweigwerk Lohne der Nordwestdeutschen Fahrzeugbau GmbH. Wilhelmshaven wieder eingestellt.

In der HV der Auto Union GmbH.

beschloß die Gesellschafterversammlung, eine Dividende von 6% für das Geschäftsjahr 1954 auszuschütten. Wie der Vorsitzer des Aufsichtsrates, Dr. rer. pol. h. c. Frh. F. C. von Oppenheim, bekanntgab, erzielte die Gesellschaft 1954 einen Umsatz von 317 Mill. DM, d. i. gegenüber 1953 eine Steigerung um 14%. Export 70 Mill. DM. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr werden als zufriedenstellend beurteilt. Der steigende Automobilverkauf hat den Umsatzrückgang im Zweiradgeschäft ausgeglichen. Die Gesellschaft beschäftigt z. Z. rund 11 000 Belegschaftsmitglieder. Das Gesellschaftskapital wird von 12 bis zu 24 Mill. DM erhöht werden.

Verschärfte Anforderungen

an die Karosserien stellt eine Durchführungsverordnung des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartements zum Art. 12 § 3 des Schweizerischen Bundesgesetzes für den Kraftwagenverkehr. Wie weit sich diese Bestimmungen auf den Reiseverkehr in die Schweiz auswirken werden, ist noch nicht bekannt, für den Kraftfahrzeugexport in die Schweiz sind sie auf jeden Fall bedeutungsvoll. – Verboten sind u. a. Figuren, die allein zur Verzierung dienen, ebenso Flügelschraubenmuttern an den Rädern, die zur Verzierung dienen. Zubehörteile sind nur erlaubt, wenn sie nicht mehr als 2,5 cm über die Karosseriefläche hinausgehen, keine scharfen Kanten haben und weder nach vorn noch nach hinten Hakenform bilden. Blendschirme auf Scheinwerfern sind nur erlaubt, wenn sie aus elastischem Kautschuk hergestellt sind.

In Wolfsburg

enthüllte Professor Dr. Nordhoff am 3. September eine Büste von dem verstorbenen Professor Dr. Porsche anläßlich dessen 80. Geburtstages.

MdB. Haasler,

ehem. Vorsitzender der BHE-Fraktion, Miturheber der verschärften Strafbestimmungen für betrunkene Kraftfahrer, wurde wegen Trunkenheit am Steuer zu 10 Tagen Gefängnis und Führerscheinentzug auf 6 Monate ohne Bewährungsfrist verurteilt.

Der Benzinpreis

wurde in der Schweiz erneut herabgesetzt. Er beträgt jetzt, je nach Region, 49 bis 52 Rappen pro Liter. Ob das die Schweizer dem Herrn Duttweiler gebührend zu danken wissen?

Mit Wohnwagen in die Schweiz

Zu vorübergehenden Fahrten in der Schweiz sind nunmehr Wohnanhänger mit einer Länge von bis zu 6 (bisher 5,5) Meter einschließlich Deichsel zugelassen.

Ohne tierärztliche Zeugnisse

dürfen Hunde in die Schweiz mitgenommen werden, wenn der Aufenthalt höchstens 3 Wochen dauert. Bei längerem Aufenthalt, oder wenn die Hunde an Ausstellungen oder Prüfungen teilnehmen sollen, ist jedoch ein Attest des amtlichen Tierarztes vorzulegen.

Ein automatischer Hotelzimmer-Nachweis

wurde in Basel, SBB-Bahnhofshalle, eingerichtet. Auf einer riesigen Tafel sind in einzelnen Feldern alle Hotels der Stadt mit Angabe über Kapazität und Preis der verfügbaren Einzel- und Doppelzimmer angeführt. Die Anlage wird durch die Hotelportiers ferngesteuert und gibt so laufend Auskunft über die verfügbaren Zimmer.

Zoll auch für kleinste Kaffeemengen

Das Bundesfinanzministerium hat die bisher monatlich zugestandene zollfreie Einfuhr von 250 g Kaffee und 50 g Tee zum 1. November aufgehoben. Nach diesem Zeitpunkt können Kaffee und Tee in kleinen Mengen nur noch von solchen Reisenden zollfrei eingeführt werden, die diese Genußmittel während ihrer Reise bis zur Ankunft am Zielort verbrauchen und bei denen die Ausrüstung auf die ernstliche Absicht schließen läßt, die Getränke selbst zuzubereiten. Nach Meinung des Bundesfinanzministeriums seien inzwischen die Verbrauchssteuern auf ein normales Maß zurückgeführt worden, so daß zu den bisherigen Zollvergünstigungen keine Veranlassung mehr bestehe. Außerdem sei die Vergünstigung in den letzten Jahren immer stärker mißbräuchlich ausgenutzt worden. Die meisten Reisenden allerdings werden die neue Maßnahme als Schikane empfinden, und ihre Meinung über Zollbehörden und Finanzminister wird auch nicht gerade besser werden.

Bei Reisen in die Sowjetzone

wird von der Volkspolizei nunmehr auch der Reisepaß der Bundesrepublik als Ausweis anerkannt (bisher nur der Bundespersonalausweis). Allerdings ist dazu auch weiterhin die Vorlage einer Aufenthaltsgenehmigung der sowjetzonalen Behörden notwendig.

Autostop wird in Italien verboten

Ab Jahresbeginn 1956 wird die italienische Sicherheitspolizei den Autostop (Anhalterei) in ganz Italien verbieten. Für Lastwagenfahrer besteht schon bisher ein Verbot, Passagiere aufzunehmen. Für Übertretungen des Autostopverbotes werden Führerscheinentzug sowie Haft- und Geldstrafen angedroht.

An der NATO-Ölleitung,

die von Zweibrücken über Landstuhl nach Bitburg (Eifel) führt, hat ein bisher Unbekannter eine private Zapfstelle montiert und mit einem Wasserhahn versehen. Die 1953 gebaute Versorgungsleitung für US-Flugplätze sollte jetzt in Betrieb genommen werden. Bei der letzten Druckprobe wurde jedoch eine undichte Stelle im Abschnitt Landstuhl ausgemacht. Bei der Störungssuche entdeckte man im Landstuhler Bruch ein 60 cm langes Wasserrohr von 1 Zoll Durchmesser, das auf die rund 16 cm dicke Rohrleitung geschweißt und mit einem Zapfhahn versehen war. Amerikanische und deutsche Polizei fahnden nach dem bisher unbekannten Täter.

Untertunnelung des Kanals in Rendsburg

Endlich wurde nunmehr entschieden, auf welche Weise das größte Verkehrshindernis Schleswig-Holsteins beseitigt werden soll. Bis in 3 Jahren wird am Kreuzungspunkt der Europastraße 3 mit dem Nord-Ostsee-Kanal die Drehbrücke verschwinden und etwa 100 Meter abseits ein 1,5 km langer Tunnel gebaut sein. Kosten 35 Mill. DM. Mit dem Bau soll im nächsten Frühjahr begonnen werden. Die Drehbrücke passieren derzeit täglich bis zu 10 000 Fahrzeuge.

Mopeds auf Interzonen-Autobahnen erlaubt

In der Bundesrepublik und in West-Berlin dürfen Mopeds bekanntlich die Autobahnen nicht benutzen. Dagegen sind sie auf den beiden interzonalen Autobahnen, die West-Berlin mit West- bzw. mit Süddeutschland verbinden, zugelassen. Für Mopeds werden auf diesen beiden Autobahnen von den sowjetzonalen Behörden keine Straßenbenützungsgebühren erhoben. Sofort nach Erreichen der Kontrollpunkte in Westdeutschland oder West-Berlin müssen die Mopedfahrer allerdings die Autobahn wieder verlassen.

Die öffentlichen Parkplätze

im Stadtbereich möglichst gebührenfrei zu machen, strebt die Stadt Köln an.

Ein Münchner Geschäftsmann

hatte seinen mit Schaufenstern versehenen VW-Bus wiederholt an belebten Plätzen in München abgestellt. Er wurde angezeigt, weil er mit seinem Ausstellungswagen den Verkehr behindere und Kunden anderer Geschäfte Parkmöglichkeiten wegnehme. Das Amtsgericht verurteilte ihn wegen Verstoßes gegen verschiedene Bestimmungen der StVO. zu einer Geldstrafe von 150 DM.

Kommen Sie nach Frankfurt!

Mit mehr als 600 deutschen und ausländischen Ausstellern wird die 37. Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main einen eindrucksvollen Überblick über den deutschen und den internationalen Automobilbau geben. Nicht nur bei den großen und kleinen Fahrzeugmarken, sondern auch bei den Teile- und Zubehörfirmen wird man interessante und teilweise unerwartete Neuigkeiten zu sehen bekommen. Allerdings scheinen uns der Frankfurter Ausstellung weniger jene Dinge ihre Bedeutung zu geben, die von der Öffentlichkeit mehr oder weniger als Sensation betrachtet werden, als vielmehr die Tatsache, daß sie den Charakter einer Leistungsschau trägt, die wie keine andere Veranstaltung Vergleiche ermöglicht und bei der die einzelnen Firmen auch nach außen hin sichtbar in Tuchfühlung miteinander konkurrieren müssen.

Unseren vielen Lesern, die Frankfurt besuchen wollen, dürfen wir hiermit einige Hinweise geben:

Die Ausstellung wird am Donnerstag, dem 22. September, ab 14 Uhr für den allgemeinen Publikumsverkehr geöffnet. Sie dauert bis einschließlich Sonntag, den 2. Oktober, täglich von 9 bis 19 Uhr.

Die Eintrittspreise betragen:

a) Dauerkarten . . . . DM 15.—
b) Karten für einmaligen Besuch . . . . . . DM 2.50

jedoch am

22. September von 14 bis 19 Uhr
26. September von 9 bis 14 Uhr
29. September von 9 bis 14 Uhr } . . . . DM 5.—

25. September von 9 bis 19 Uhr
2. Oktober von 9 bis 19 Uhr } . . . . DM 1.50

Die Ausstellung wird sich wieder eines außerordentlich regen Besuches erfreuen dürfen. Wer sie einigermaßen in Ruhe ansehen will, wird deshalb möglichst an den „Käufertagen" (Eintritt 5 DM) kommen, während er die „Volkstage" (Eintritt DM 1.50) tunlichst meidet.

Im Verkehr mit dem Ausland werden von zahlreichen Bahnhöfen und Reisebüros durchgehende (internationale) Fahrtausweise für einfache Fahrt oder für Hin- und Rückfahrt ausgegeben. Letztere schließen auf den Strekken der Deutschen Bundesbahn die Fahrpreisermäßigung für die Rückfahrkarten ein (je nach Entfernung 10 bis 35%).

Die Deutsche Touring-Gesellschaft gewährt auf den von ihr nach Frankfurt befahrenen Europabuslinien den Teilnehmern an der Ausstellung vom 19. 9. bis 4. 10. 55 auf die schon verbilligte Rückfahrkarte eine zusätzliche Ermäßigung von 10%.

Quartiernachweis beim

Zimmernachweis des Messeamtes, Frankfurt am Main,
Friedrich-Ebert-Anlage (Postfach IX/9104)

Rechtzeitige Anmeldung wird dringend empfohlen.

Um auswärtigen Besuchern die Orientierung und das Aufsuchen der Parkplätze zu erleichtern, wird eine mehrfarbige Karte im Format DIN A 4 verteilt. Dieser Stadtplan gibt Aufschluß über die Parkplätze sowie die Zufahrt- und Umgehungsstraßen, die anläßlich der Ausstellung eingerichtet werden.

Fahrtvergünstigung auf den Frankfurter Straßenbahn- und Omnibuslinien: An Ausstellungsbesucher werden gegen Vorlage des Eintrittsausweises Tageskarten zum Preis von DM 1.20 ausgegeben. Sie gelten zur beliebig häufigen Benutzung aller Straßenbahn- und Omnibuslinien im Stadtgebiet (ausgenommen Omnibuslinie 64). Die Tageskarten sind erhältlich in der Verkehrshalle auf dem Ausstellungsgelände und bei den Zeitkartenverkaufsstellen der Straßenbahn.

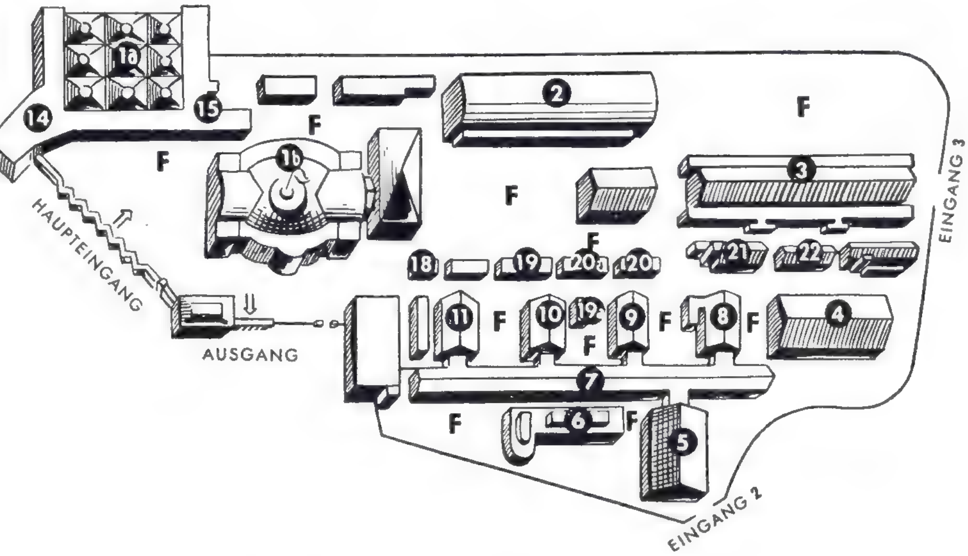
Und nicht zuletzt: Auch wir werden auf der Ausstellung sein. Wenn Sie uns besuchen wollen, so finden Sie uns auf zwei Ständen:

Halle 1 a: Stand 16
Halle 1 b: Stand 61 a

Lageplan der 37. Internationalen Automobil-Ausstellung 1955

vom 22. 9. — 2. 10. 1955

Halle 1a Personen- und Kombikraftwagen, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 1b Personen- und Kombikraftwagen, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 2 Omnibusse, Anhänger, Aufbauten, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 3 Lastkraftwagen, Omnibusse, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 4 Kombi-, Liefer- und Lastkraftwagen, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 5 Ausrüstung für Werkstatt u. Garagen, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 6 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör, Campingartikel.
Halle 7 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 8 Personenkraftwagen und Kombi, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 9 Personenkraftwagen und Kombi.
Halle 10 Personenkraftwagen und Kombi.
Halle 11 Personenkraftwagen und Kombi.
Halle 14 Personenkraftwagen, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 15 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 18 Karosserieausstattung.
Halle 19 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 20 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.



Halle 20a Bundesverkehrswacht e. V.
Halle 21 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.
Halle 22 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.

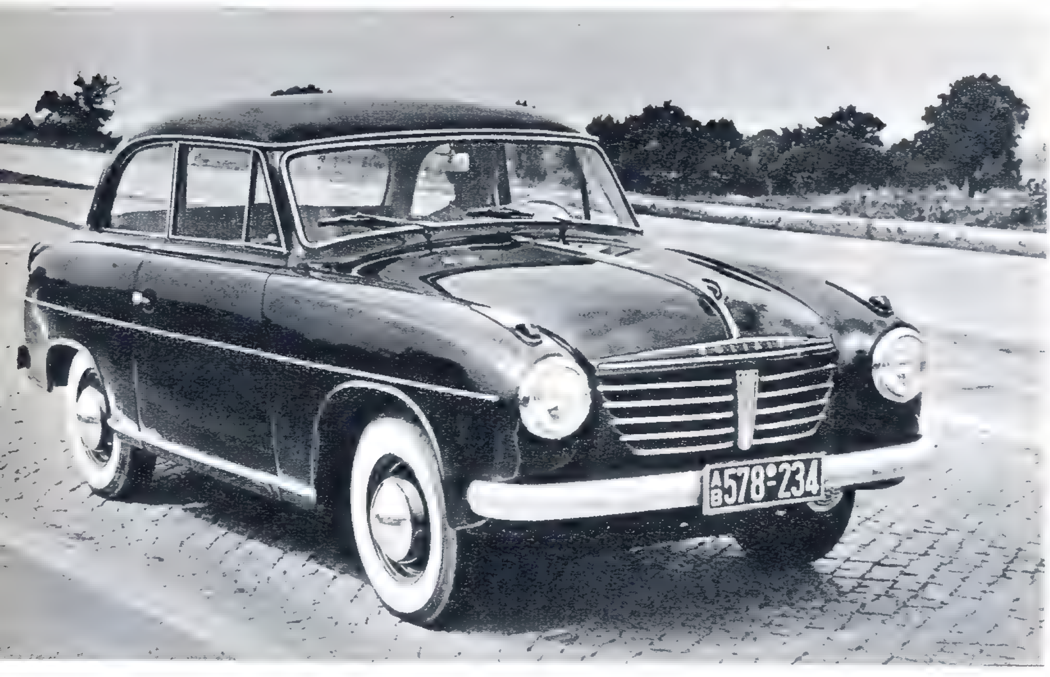
Freigelände (F):
Lastkraftwagen, Omnibusse, Anhänger, Campingartikel, Garagen, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör.

Probefahrt
mit dem 900 ccm Goliath-Einspritzer

UM einen umfassenden Eindruck von dem neuen Goliath mit 900 ccm-Einspritzmotor zu gewinnen, machten wir mit dem ersten Serienwagen des Modells 1956, der das Werk verließ, über Sonntag eine 400 Kilometer-Probefahrt auf der Strecke Bremen—Hamburg—Cuxhaven—Bremen.

Rein äußerlich hat sich an dem Wagen nicht allzuviel geändert, er wirkt weniger Isabella-ähnlich wie auf den Fotos, aber seine schon bisher gute Linienführung hat zweifellos noch gewonnen. Dach und Motorhaube verlaufen etwas flacher, die seitliche Zierlinie und die 13 Zoll-Reifen tragen außerdem dazu bei, daß der Wagen niedriger und langgestreckter wirkt. Die Geräumigkeit gehörte schon bisher zu seinen besonderen Vorzügen.

Die wichtigste Errungenschaft des neuen Goliath ist der von 688 auf 886 ccm gebrachte Motor (Bohrung × Hub 84 × 80 statt 74 × 80 mm), dessen Leistung von 29,5 auf 40 PS und dessen Drehmoment von 6 auf 7,5 mkg bei 2750 U/min gesteigert wurde. Damit sank das Leistungsgewicht des rund 960 kg schweren Wagens von 32,5 auf 24 kg/PS, was sich in beträchtlich verbesserten Fahrleistungen fühlbar auswirkt. Erst 250 km hatte unser Wagen auf dem Zähler, er war also noch bei weitem nicht eingefahren, als wir auf der Autobahn die Stoppuhr zur Hand nahmen. Die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke in beiden Richtungen betrug 118 km/st bei auffallend genauer Anzeige des Tachometers. Von 0 auf 90 km/st beschleunigte der Wagen in 24 Sekunden. Der II. Gang reicht bis 40 km/st, der III. von 20 bis 80 und der IV. kann ab etwa 30 km/st benützt werden. Diese wenigen Zahlen bereits bestätigen den gefühlsmäßigen Eindruck: der 900er-Goliath ist hinsichtlich seiner Fahrleistungen dem Opel-Rekord und der DKW-Sonderklasse nicht mehr unterlegen, was zumal dann sicher sein wird, wenn er erst voll eingefahren ist. Zieht man in Betracht, daß sich seine Straßen- und Kurvenlage (Frontantrieb!), seine Geräumigkeit sowie Stabilität und gutes Aussehen der Karosserie schon bisher allgemeiner Wertschätzung erfreuten, so darf man wohl annehmen, daß sich der Goliath mit diesem Modell viele Freunde gewinnen wird.



Trotz der Benzineinspritzung behält der Motor die typische Laufcharakteristik des Zweitakters, die sich insbesondere im Stadtverkehr auswirkt. Insoweit allerdings ist diese gemildert, daß man den fehlenden Freilauf nicht mehr vermißt. Bis etwa 80 km/st läuft der Motor bemerkenswert leise, ab etwa 100 aber wird er ziemlich laut. Der Hauptvorzug der Benzineinspritzung liegt natürlich im sparsameren Kraftstoffverbrauch. Anläßlich unserer Probefahrt konnten wir diesbezüglich keine Feststellungen treffen, indessen schätzen wir den Benzinverbrauch bei forcierter Fahrweise auf 7,5 bis 8 Liter/100 km, während der Ölverbrauch etwa dem eines Viertakters entsprechen dürfte. Vorbildlich groß ist der Kraftstofftank mit 44 Liter Inhalt, ausreichend also für mindestens 500 km Fahrstrecke. 5 Liter sind als Reserve vorgesehen, die nach Umlegen des vom Fahrersitz aus erreichbaren Reserveschalters zur Verfügung stehen. Schließlich muß es als keineswegs unwichtiger Vorzug des Einspritzers angesehen werden, daß er nicht wie andere Zweitakter eine mindestens des Geruches wegen lästige Gasfahne hinter sich herzieht.

Eine weitere Annehmlichkeit ist das bis zum I. Gang herunter laufruhige und vollsynchronisierte Vierganggetriebe, dessen Knüppelschaltung im Armaturenbrett praktisch wie eine Lenkradschaltung zu bedienen ist und auch den hier üblichen Ganganordnungen entspricht. Die Instrumente (Tachometer, Zeituhr, Benzinuhr und Fernthermometer) sind leicht ablesbar, ihre Beleuchtung kann mittels des drehbaren Lichtschalters beliebig eingestellt werden. Blinkerausschaltung und Scheibenwischerendstellung erfolgen jetzt automatisch. Angesichts des auf der linken Seite etwas knappen Fußraumes machte Goliath aus der Not eine Tugend und verlegte den Abblendschalter links unter das Lenkrad, eine Anordnung, die verschiedene französische Wagen ebenfalls besitzen und die uns im Zweifelsfalle lieber ist als die übliche Fußabblendung, wenigstens solange unsere Automobile noch ein Kupplungspedal besitzen. Ganz leicht läßt sich die vordere Sitzbank auch während der Fahrt verstellen, die Vorderlehnen klappen nun auch bei diesem Wagen schräg um, damit man nach hinten ungehinderter einsteigen kann.

Der Übergang auf 13 Zoll-Räder blieb auf die Fahreigenschaften offenbar ohne fühlbaren Einfluß. Nach wie vor können wir uns mit der Lenkung nicht recht befreunden, die uns etwas schwergängig und zu wenig gedämpft erscheint. Es ist eine sehr direkt untersetzte Zahnstangenlenkung mit knapp 2 Lenkradumdrehungen für den gesamten Radausschlag. Den Wagen wendiger zu machen, ihm also einen wesentlich knapperen Drehkreis zu geben, wäre auf längere Sicht schon wünschenswert.

Unsere vorbehaltlose Anerkennung gilt hingegen der prächtig wirkenden hydraulischen Bremse. Sie erfordert einen verhältnismäßig geringen Pedaldruck, der es gestattet, die Bremswirkung genau zu dosieren. Der Einsatz erfolgt sehr weich, jedoch absolut sicher, und auch eine starke Beanspruchung der Bremse beeinträchtigt offenbar nicht deren gleichbleibende Gebrauchstüchtigkeit.

Es gab eine Zeit, in der wir uns für den Goliath trotz gewisser unbestrittener Vorzüge, die er von Anfang an hatte, nicht recht erwärmen konnten. Seitdem die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit der Einspritzerei nicht mehr in Frage steht, ist dies anders geworden, und heute stellt insbesondere der 900er ein Auto dar, das auch sehr verwöhnten Ansprüchen gerecht zu werden vermag. *W. O.*

Technische Daten

Motor: Zweitakt-Zweizylinder, Bohrung × Hub 84 × 80 mm, Hubraum 886 ccm, Leistung 40 PS bei 4000 U/min, max. Drehmoment 7,5 mkg bei 2750 U/min, Verdichtung 1:7,7, Bosch-Einspritzpumpe, Kraftstofförderung durch elektrische Pumpe, 44 Liter-Kraftstoff- und 3 Liter-Öltank unter Motorhaube, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 8,5 Liter), Batterie 6 Volt 84 Amp.st, Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/st (3860 U/min) 10,3 m/s, bei 120 km/st (4650 U/min) 12,4 m/s.

Kraftübertragung: Vorderradantrieb, Motor-, Getriebe- und Differentialblock quer vor Vorderachse, Einscheibentrockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Knüppelschaltung unter dem Lenkrad, Untersetzungen: I. 4,0, II. 2,33, III. 1,4, IV. 0,875, Rückwärts 3,82, Antrieb 4,733, Ölinhalt Getriebe und Achsantrieb 2 Liter.

Fahrwerk: Zentralrohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung mit 2 Querfedern, hinten Starrachse mit längsliegenden Halbfedern, schräggestellte Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Zahnstangen-Einzelradlenkung, hydraulische Ate-Bremsen, Bremsfläche 676 cm^2, Seilzug-Handbremse auf Hinterräder (Hebel in Wagenmitte), Reifen 5,60–13.

Allgemeine Zahlenangaben: Radstand 2300 mm, Spur 1300/1250 mm, Bodenfreiheit 190 mm, Außenmaße 4034 × 1630 × 1470 mm, Wendekreis 12 m, Eigengewicht vollgetankt 960 kg, zul. Gesamtgewicht 1300 kg, Höchstgeschwindigkeit 120 km/st, Verbrauch 7,5 bis 8 Liter/100 km.

Preis: Limousine zweitürig DM 5750,–.

Von der Schwingnabe zur Schwingfelge

Nachdem vor etwa vier Jahren in fast allen Fachzeitschriften Bilder und Aufsätze von der „Mantzel-Schwingnabe" erschienen sind, wurde es in der Zwischenzeit wieder still um diese Erfindung. Sie war aber nicht begraben worden: die Götze-Werke in Burscheid hatten sie übernommen und in jahrelanger Kleinarbeit aus der „Schwingnabe" eine „Schwingfelge" entwickelt, wie sie auf unserem Bild zu sehen ist. Etwa zwanzig Automobilfabriken in den USA, in England und in Deutschland haben inzwischen Versuchsmuster zur Erprobung herstellen lassen.

Die Schwingfelge hat im Gegensatz zur früheren Schwingnabe einen größeren Außendurchmesser und kann dadurch größere Kräfte aufnehmen. Sie besitzt keine Gleitschienen mehr, sondern ist direkt auf dem Felgenrand bzw. der Felgenschüssel aufvulkanisiert. Die ungefederte Masse des Fahrzeugs besteht damit nur noch aus Reifen und Felgenrand. Die Federung der Schwingfelge erfolgt in allen drei Richtungen (dreidimensionale Federung); man vermutet dabei zunächst, daß die Seitenstabilität des Rades leidet. Im Kraftfahrtechnischen Institut der TH Stuttgart von Prof. Riekert durchgeführte Versuche haben jedoch ergeben, daß die Seitenstabilität bei dieser neuesten Ausführung der Schwingfelge nicht geringer ist als die des „starren" Rades.

Der Berichterstatter ist in den letzten Wochen mit einem Volkswagen, einem Porsche 1500 Super und einem Chevrolet 6 Zylinder, ausgerüstet mit Schwingfelgen, und, zum Vergleich, ohne Schwingfelgen gefahren. Die auffallendste Eigenschaft der Schwingfelge war die zusätzliche Dämpfung der Fahrgeräusche auf schlechten Straßen und der Resonanzgeräusche von Kopfsteinpflaster, ferner das „Verschlucken" kleiner Straßen-Unebenheiten. Beim schnellen Kurvenfahren gewinnt man den Eindruck, daß der Wagen durch die Schwingfelge eine etwas stärkere Untersteuerungs-Charakteristik erhält als bisher; eine überhöhte Einlaufgeschwindigkeit in die Kurve wird gewissermaßen aufgesaugt. Inwieweit dadurch im Rennen höhere Kurven-Durchlaufgeschwindigkeiten gefahren werden können, sei vorläufig dahingestellt; zweifellos erhöht aber die Schwingfelge für den „Normalfahrer" nicht nur das Sicherheitsgefühl, sondern auch die Kurvenstabilität des Wagens.



Die Räderfabrik Lemmertz in Königswinter hat von den Götze-Werken eine Herstellungs-Lizenz genommen, und es ist damit zu rechnen, daß in nächster Zeit Schwingfelgen für einige Wagentypen als serienmäßiges Zubehör fabriziert werden. *R. v. F.*

LINCOLN 1956

Als erster Amerikaner des neuen Modelljahres wird der Lincoln gezeigt, der wiederum beträchtlich stärker und noch größer ausgefallen ist als sein Vorgänger. Er besitzt einen auf 1:9 verdichteten 6 Liter-Motor mit einer Leistung von 285 HP und einem Drehmoment von 55 mkg (SAE), während sich der 55er-Lincoln noch mit einem 225 HP-5,6 Liter-V 8-Motor zufriedengeben mußte. Der Radstand wurde von 3,12 auf 3,20 Meter vergrößert. 5,66 Meter lang und über 2 Meter breit ist der Wagen jetzt, seine Höhe wurde allerdings um 7 cm auf 1,52 m verringert. Es gibt davon die beiden Modellserien „Capri" und „Première", deren Linienführung wesentliche Stilelemente des Traumwagens „Futura" erkennen läßt. Natürlich besitzt er jede denkbare Bequemlichkeit wie Drehmomentwandler in Verbindung mit einem automatischen Dreiganggetriebe, Servolenkung und -bremse, Ventilations- und Kühlanlage, Radio mit zwei Lautsprechern usw., außerdem erhielt er nun ebenfalls eine Panorama-Windschutzscheibe. Erfreulicherweise scheut sich Lincoln nicht, auf die Einführung gewisser Sicherheitsmerkmale besonders hinzuweisen. Auf Wunsch werden zu beiden Vordersitzen Anschnallgurte geliefert, die Lenkradnabe liegt beträchtlich tiefer als der Lenkradkranz, neue Türschlösser sollen garantieren, daß sie auch im Falle eines Zusammenstoßes nicht unbeabsichtigt aufgehen, das Armaturenbrett ist mit Kunststoff überzogen und ein Überzug des Rückspiegels soll diesem seine Gefährlichkeit bei Unfällen nehmen. Der neue Lincoln wird voraussichtlich schon zusammen mit den anderen Ford-Modellen 1956 in Frankfurt ausgestellt sein.



Reise-Leckerli

in kleinen Portionen serviert

Kluge Hoteliers spielen neuerdings bisweilen echte Gastgeber gegenüber den Gästen. In einigen Großstadt-Hotels findet der Zimmerbenutzer abends die Bettlampe eingeschaltet und auf dem Nachttisch Süßigkeiten oder Obst. Nicht nur in Karlsruhe, der „heimlichen Hauptstadt Deutschlands" (Bundesverfassungsgericht!), sondern landauf und -ab, besonders in den Kurhotels der deutschen Weltbäder Nauheim, Neuenahr, Ems, Mergentheim, Badenweiler usw. In Genf aber wird dem Gast in einem Hotel die Artigkeit erwiesen, daß er nicht nur vom Bett aus, sondern auch (in der Badewanne plätschernd) im Adams- oder Evaskostüm telefonieren kann, denn ein Hörer hängt im Hotel du Rhône, dem modernsten Hotel der Schweiz, griffbereit neben dem erfrischenden Naß.

*

Badenixen lassen sich in 2000 m Höhe am Radstädter Tauernpaß im Lande Salzburg antreffen. Zu den drei höchstliegenden Badeseen Europas führt vom alten Tauernhospiz, einem heutigen Großhotel, eine funkelnagelneue Sesselbahn zum Grünwaldkopf in grandiose, urgewaltige Hochgebirgseinsamkeit, zu ebendiesen drei kleinen warmen Hochgebirgsseen. Zu erreichen ist der Tauernpaß für Nichtmotorisierte mit dem Autobus von Radstadt, einer mauerumwehrten, 800jährigen Alpenstadt von echt mittelalterlichem Gepräge, in die kein geringerer Eisenbahnzug als der feudale Tauern-Expreß Gäste bringt.

*

Das Welt-Herzheilbad Bad Nauheim wird von Angehörigen aus über 40 Nationen alljährlich zur Kur aufgesucht. 1953 erschien eine Delegation aus Argentinien, um die ober- und unterirdischen Anlagen der eleganten Badestadt eingehend zu besichtigen. Am längsten verweilte sie im — Familienbad, das mit den Kohlensäurequellen des schon zu Römerzeiten bekannten Badebezirkes strenggenommen gar nichts zu tun hat. (Die Einrichtung der Familienbäder ist in Südamerika unbekannt!)

*

Einige Schweizer Kurorte, wie Wengen, Mürren und Zermatt, lassen sich nur mit der Eisenbahn erreichen, weil eine für Autos benutzbare Straße noch nicht gebaut worden ist. — Von Zell am See dagegen dringt die höchste Alpenstraße, die Großglocknerstraße, durch die Tauern nach Kärnten und bringt die große Welt in den salzburgischen Kurort, der sich rühmt, eine Stadt mit erheblich mehr Männern als Frauen, sogar die männerreichste Stadt Mitteleuropas, zu sein.

*



Sieh mal an, da vorne fährt ja meine Sekretärin!

„Kurort schöner Frauen" wird der milde Heilklimakurort Herrenalb bei Karlsruhe zu Recht gerühmt, denn des Kurort-Namens wegen scheinen, wie erklärend bedeutet wird, besonders Frauen in das Siebentalgebiet des Schwarzwaldes zur Kur zu kommen. Die Landschaft hat großartigen, fast alpinen Schwung im oberen Gaistal, und das Gebiet ist im übrigen äußerst „nahrhaft", wie der Wurstberg, der Herrenalb beherrscht, anzudeuten scheint und der etwas entfernter stehende Eiberg nachdrücklich beteuert. Was die „Landschaftsnahrhaftigkeiten" kosten, verrät der in der grünen Wälderweite aufragende Dreimarkstein.

*

In einer entzückenden, alten Stadt — der Schwarzwaldhauptstadt Freiburg/Breisgau — rinnen noch „Bächle" in den Innenstadtstraßen: Rest einer mittelalterlichen Feuerlöschanlage! An einem dieser Bächle, die mit kristallklarem Schwarzwaldbergwasser gefüllt sind und eilig dahinschießen, erhebt sich einladend der „Rote Bär" als ältester deutscher Gasthof.

*

Das besterhaltene mittelalterliche Schloß, hochromantisch und liebevoll ausschweifend erklärt (nämlich: daß es mit seiner Geschichte zu buchstäblich allen Dynastien Europas und allen Fürstengeschlechtern Deutschlands verwandtschaftliche Beziehungen unterhält), erhebt sich in Weikersheim im Taubertal, nahe der altersstolzen Deutschordensritterstadt Bad Mergentheim. Auch hier ist Wasser das A und O: Wassergraben umgeben das verzauberte Hohenlohe-Schloß in Weikersheim, und „Heilwasserschlürfen" ist in der Karlsbad-Nachfolgerin Bad Mergentheim das Gebot der (Kur-) Stunde.

*

In Triberg kann der Gast nahe dem größten deutschen Wasserfall wohnen, den selbst gekrönte Häupter früher mit Staunen und Bewunderung betrachtet haben. Das Hotel war das erste in Deutschland, das seinen Gästen hilfreich einen Lift bereitstellte und als erstes elektrisches Licht einführte. Jetzt werden die Wasserfälle mit tausenden elektrischen Glühlämpchen abends angestrahlt, und der Sieg der Technik über die Natur — mindestens in kleinem Rahmen — damit gefeiert.

*

Die „rollende Kugel" ist heute, fast mehr als früher, ein Attribut international bekannter Kurorte, wie Baden in der Schweiz, Bad Gastein in Österreich, Bad Neuenahr, Bad Dürkheim/Pfalz, Wiesbaden, Baden-Baden Konstanz/Bodensee u. a. m. Das größte deutsche Spielkasino, in Bad Neuenahr unweit der Bundeshauptstadt Bonn, gilt nach dem kohlensäurereichen „Wunderwasser" des größten Heilbades des Rheinlandes und dessen weltberühmtem Fango als Zugkraft von Rang. Selbstverständlich berühren sich die beiden vermeintlichen Extreme im Kurort so gut wie gar nicht. Die rollende Kugel ist nur in keiner Weise mehr, wie früher, aufregend, vielmehr heute anregend und unterhaltend — von Ausnahmen abgesehen.

*

In Badenweiler, dem ältesten deutschen Heilbad, gedeihen ebenso wie auf der Tropen-Insel Mainau bei Konstanz Bananen im Freien — wohlverstanden: Schmuckbananen! Zedern und Mammutbäume, ganze Wälder Stechpalmen, Oliven, Feigen und Rebenstöcke legen beredt Zeugnis ab von der Klimamilde am Oberrhein, das gleichwohl Frische und Aroma durch die bis an Badenweiler reichenden Bergwälder des Schwarzwaldes erhält. Die Erklärung für das Klimawunder: Mittelmeerluft strömt gefällig durch die gegenüber dem südlichsten deutschen Thermalkurort sich öffnende „Burgundische Pforte" in die Freiburger Bucht zur Schwarzwaldhauptstadt Freiburg, Badenweiler und was sich um diese Gast-Metropole mit alten Städtlein und Winzerdörfern gruppiert.

*

„Behüt' dich Gott ..." bläst gefühlvoll der Trompeter von Säckingen, wenn ein Sonderzug mit Feriengästen aus der „Trompeterstadt" Säckingen am Hochrhein heimwärts rollt. Die Kurstadt genießt als einzige deutsche Stadt den Vorteil, von der Schweizer Bundesbahn mit modernsten elektrischen Zügen bedient zu werden; und von dieser Station, Stein-Säckingen, fahren allwöchentlich erstaunlich preisbillige Sonderzüge in den Südlandsprunk der Südschweiz nach Lugano oder durch das gebirgsgewaltige Berner Oberland ans Gestade des exklusiven Genfer Sees.

*

Kaiserslautern in der Pfalz, fußballberühmt und waldbergumschlungen, hat nicht Stadtviertel wie andere Städte, sondern: Stadtfünftel, farbige Fünftel — denn die Straßenschilder und die Hausnummernschilder sind grün, rot, blau usw., so daß sich jeder Bürger oder Gast nach den Farben der Stadtfünftel rasch orientieren kann.

*

In der „Deutschen Märchenstadt" Bad Sachsa im Südharz sind im Hochwalddämmer die mechanischen Märchenspiele, die Vater und Sohn Schaub als Kunstmaler und Techniker geschaffen haben, mehr als früher ein berühmter und besuchter Ausflugspunkt für junge und alte Kinder. In der kleinen Schulstadt kann auch das einzige Schülerdenkmal Deutschlands bewundert werden, das dem „unbekannten Schüler" erstellt wurde.

Karl Lütge

Unser Test:

MOTOCOUPÉ BMW-ISETTA



Wenige Tage vor dem diesjährigen Osterfest hatte BMW die ersten Isetta-Motocoupés eigener Fertigung der Öffentlichkeit vorgestellt, und mit DM 2550.— einen Preis genannt, der manchem anderen Werk mit Rollermobil-Plänen sanft den Wind aus den Segeln nahm. Aber nicht allein dieser für ein Vierradfahrzeug mit Viertaktmotor überraschend niedrige Preis war es, der gewisse ähnliche Bauvorhaben der Konkurrenz begrub und diese damit vor kostspieligen wie auch peinlichen Fehlinvestitionen bewahrte. Als Konstruktion italienischer Ingenieure verkörpert die Isetta bis heute fraglos die gekonnteste Form der schon seit Jahrzehnten immergrünen Idee des fahrbaren Untersatzes für den verhinderten Autofahrer: Das berühmte Dach über dem Kopf, freie Rundsicht, Einstieg glänzend gelöst, vier Räder, ein Viertaktmotor von Rang und Ruf. Jeder Vergleich mit der herkömmlichen Autogestalt liegt fern, da eigenständige, originelle Auslegung und Form. Als gediegene Fahrmaschine richtig aufgefaßt, gut durchkonstruiert und in Großserie gebaut, — daneben läuft ähnliches nur zu leicht Gefahr, Plagiat oder Fehlschlag zu sein.

Das Testfahrzeug durfte keine Schonung erwarten. Die Fabrikdaten der Isetta nennen 85 km/st Höchstgeschwindigkeit. Gleichgültig, ob es sich hier um eine besonders bescheidene Prospektangabe handelt oder ob der Motor der Test-Isetta infolge fast ständiger Vollastfahrt besonders gut geworden war, auf der ebenen Autobahn wurden leicht 88—92 km/st durchgehalten, und die Berge hinunter waren es stets an die 100 km/st. Das gibt natürlich erstaunte und bewundernde Blicke bei den Fahrern überholter Wagen. Ausnahmslos wurde in der Stadt wie draußen dem schmucken, cremefarbenen Fahrzeug Wohlgefallen entgegengebracht. Nicht selten grüßten BMW-Wagen- und Motorradfahrer das blau-weiße Zeichen an der Tür der Isetta. Mit ihr gibt man ganz sicher keine Witzblattfigur ab, ist respektabel flott und — gesellschaftsfähig!

Anderthalb Meter Radstand, einszwanzig Spur vorne und 100 km/st? Sicher, und zwar mit einem einzigen Finger am Lenkrad! Denn es ist eine Lenkung vorhanden, die sich manches Auto wünschen kann. Weit abseits jeder Lenkradakrobatik linealgenaue Geradeausführung bei jeder verfügbaren Geschwindigkeit. Die Lenkuntersetzung nicht besser denkbar. In den Kurven erweist sich die Lenkung weder als unter- noch als übersteuernd. Dies alles und dazu noch die musterhafte Leichtgängigkeit der Lenkung machen schon allein die Fahrt mit der Isetta zum reinen Vergnügen.

Interessant die Vorderradfederung: An jedem Rad eine geschlossene Hülse, darin eine Schraubenfeder, betätigt durch einen Kniehebel mit Reibscheibe im Drehpunkt, das ganze zum Rad gehörig, also mitgelenkt. Elastische Wegbegrenzungen bei vollen Federungshüben, daher weitgehende Durchschlagsicherheit. Glückliches Land, in dem die Konstrukteure sich nicht mit extrem langen Federwegen herumzuschlagen brauchen. Während vorne ein sparsamer Hauptfederungsbereich dem Zustand unserer Straßen nicht ganz beikommen kann und die einfache Reibscheibendämpfung eine Wellen- oder Lochserie naturgemäß nicht in Parkett verwandelt, sorgen hinten zwei Blattfedern plus zwei hydraulische Teleskopstoßdämpfer für diszipliniertes Federungsverhalten. Da die Vorderräder nach Art einfacher Motorrad - Schwinghebelgabeln von kurzen Schwinghebeln gestoßen werden, ist es beim Bremsen unvermeidlich, daß sich die Schwinghebel auf der Drehpunktseite hochstellen, eine Eigenart, die jedoch nur im steilen Gefälle bei scharfem Bremsen Aufmerksamkeit erfordert.

Man tut gut daran, vorne 1,4 und hinten 1,2 atü Reifendruck zugunsten langer Reifenlaufzeiten einzuhalten. Ständige Kontrolle wird um so dringender empfohlen, als die Isetta lenkungsmäßig durchaus nicht reifendruckempfindlich ist und falsche Reifendrücke nicht von selbst auffallen. Versuche mit plus minus 0,2 atü ergaben nach der Plusseite hin den Anschein verhärteter Radfederung, ohne daß aber dies oder andererseits fehlende 0,2 atü der guten Geradeausführung und der tadellosen Kurvengängigkeit der Isetta hätte Abbruch tun können. Zählt man noch die hydraulischen Bremsen hinzu und das beachtliche Leistungsvermögen des Motors, dann kann mit gutem Recht vermerkt werden, daß bei der Isetta in jeder fahrwichtigen Hinsicht Reserven gegeben sind.

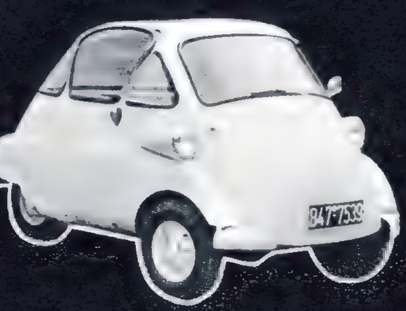


Der 245 ccm BMW-Viergang-Motorradmotor der R 25/3 wurde um Gebläsekühlung und Rückwärtsgang bereichert. So weit man sich auch im gesamten Motorenbau umsehen mag, es gibt ganz einfach kein kultivierteres Triebwerk der Viertelliterklasse als diesen mechanisch und einlaß- wie auslaßseitig so leisen BMW-Einzylinder. Für die Isetta auf 12 PS gedrosselt, erscheint dieser in mehr als drei Jahrzehnten gereifte Viertakter für ein Fahrzeug vom Typ der Isetta wie geschaffen.

Sei es auf den ersten oder zweiten Zündfunken, der elektrische Starter dreht so fleißig, daß der Motor jedesmal sofort kommt. Der

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BMW-ISETTA



MOTOR

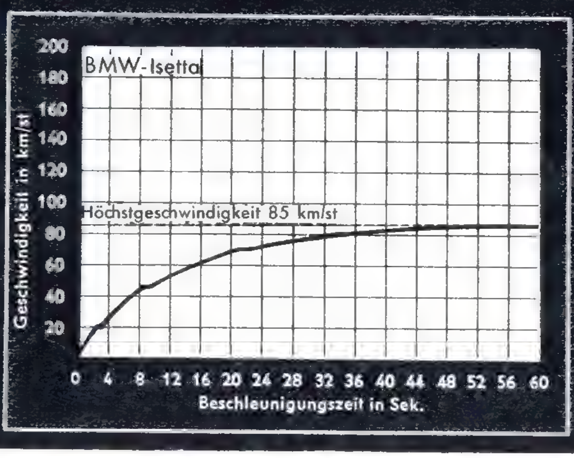
BMW-Viertakt-Einzylinder vor dem rechten Hinterrad, Bohrung × Hub 68 × 68 mm, Hubraum 245 ccm, Verdichtung 1:6,8, Leistung 12 PS bei 5800 U/min, max. Drehmoment 1,6 mkg bei 4200 U/min, V-förmig im Zylinderkopf hängende Ventile (Stoßstangen), Gebläsekühlung, Drucköl-Umlaufschmierung, Bing-Startvergaser 1/24, Fallbenzin, 13 Liter-Tank im Heck (davon 3 Liter Reserve), Anlasser 12 Volt Dynastarter Noris, 130-W-Lichtmaschine (spannungsreguliert). Kolbengeschwindigkeit bei 60 km/st (4300 U/min) 9,8 m/s, bei 85 km/st (6000 U/min) 13,6 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterachsantrieb über querliegende, gummigefederte Gelenkwelle und im Ölbad laufende nachstellbare Duplex-Kette, kein Ausgleichsgetriebe, Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe mit Handschalthebel an linker Seitenwand, Untersetzungen: I. 4,35, II. 2,22, III. 1,52, IV. 1,17 Rückwärts 5,25, Antrieb 2,3 (13/30).

FAHRWERK

Stahlrohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Schwingarmen, Schraubenfedern und Reibscheibendämpfern, hinten schmalspurige Starrachse mit Viertelelliptik-Blattfedern und Teleskopstoßdämpfern, Reifen 4,80–10, hydraulische Bremsen (Bremsfläche 320 cm²).



ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 1500 mm, Spur 1200/520 mm, Bodenfreiheit 155 mm, Außenmaße 2285 × 1380 × 1340 mm, Wendekreis 8 m, Eigengewicht vollgetankt 350 kg, zulässiges Gesamtgewicht 580 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0–25 km/st
II. Gang	5–50 km/st
III. Gang	10–70 km/st
IV. Gang	ab 20 km/st
Höchstgeschwindigkeit	85 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	15 sec
0 bis 80 km/st	32 sec
1 km mit stehendem Start	59 sec

Leistungsgewicht

fahrfertig	29,1 kg/PS
voll belastet	48,3 kg/PS

Verbrauch

Testverbrauch .... 5,8 Liter/100 km

PREIS

Motocoupé zweisitzig	DM 2550.—
zuzüglich Heizung	DM 30.—

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr ... DM 44.—

Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr ...... DM 90.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ..... DM 147.— + 5%

Standlauf ist so langsam, regelmäßig und verläßlich, wie eben nur bei einem BMW-Motorradmotor möglich. Natürlich fehlt auch hier die schwere Schwungscheibe nicht. 20 km/st wurden als niedrigste ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im IV. Gang festgestellt, ein ungewöhnlich niedriger Wert. Die Beschleunigung aus dem untersten Drehzahlbereich kann bei dem vorliegenden Leistungsgewicht naturgemäß nicht berauschend sein. Mit vier Getriebestufen und einem Gesamt-Drehzahlbereich, der weit genug über 5000 U/min hinausreicht, hat man genügend Beschleunigungsvermögen in der Hand, um in die Gruppe der flinken Verkehrsteilnehmer zu gehören. Sicher ist das Durchzugsvermögen des Motors bemerkenswert, aber wer auf guten Reisedurchschnitt Wert legt, wird immer so rechtzeitig zurückschalten, daß der Motor lustig am Drehen bleibt.

Freundlicherweise verschont dieser Motor die Insassen mit Auspufftrommeln. An mechanischen Geräuschen läßt er nicht mehr als ein gerade wahrnehmbares Getrieberäder-Kämmen bei geschobenem Motor hören. Daß man es fertiggebracht hat, das Triebwerk schwingungsmäßig so gründlich zu isolieren, daß aber auch nicht die Spur von Vibrationen in Fahrwerk, Karosse oder Lenkrad geleitet wird, ist einfach ein Glanzstück! Daß die Fahrt nicht ganz dröhnfrei verläuft und bei hohen Geschwindigkeiten mit deutlichem Windsausen zu rechnen ist, darüber und über den Gebläsegesang bei hohen Drehzahlen mag der volkstümliche Preis der Isetta hinwegtrösten.

Die Kupplung löst und greift über einen kurzen Fußhebelweg. Hier darf sich das Werk der Bitte nicht verschließen, eine Übersetzung zu wählen, die auch dem ungeschicktesten Fuß gerecht wird. Erst dann würde jene vorzügliche Dosierarbeit verfügbar sein, die ja bekanntlich jeder BMW-Motorradkupplung innewohnt.

Schaltung links vorne, Getriebe rechts hinten, Übertragung durch Gestänge übers Eck. Derlei kann einem ganzen Konstruktionsbüro samt Versuchsabteilung schlaflose Nächte bereiten. Man hat sich damit abzufinden, den ersten Gang unmittelbar nach dem Auskuppeln einzurücken und den zweiten Gang herzhaft nach vorne zu stoßen, wie überhaupt sauberes Schalten hier am flüssigsten durch flotte Hebelbewegung erfolgt. Da ja kein Synchrongetriebe vorliegt, sind beim Beschleunigen Schaltpausen und tunlichst Zwischenkuppeln richtig, beim Zurückschalten ein Schuß Zwischengas. Eine Federknagge im Getriebe vergibt Schaltsünden, stellt einen glatten Kraftfluß zwischen Motorwelle und Hinterrädern her und wirkt obendrein als elastisches Zwischenglied in der Kraftübertragung.

Die Schmalspur der Hinterräder ist mit 520 mm so klein bemessen, daß hier ein Differential barer Luxus wäre. Der preisliche Vorteil dieser Auslegung liegt auf der Hand, und in funktioneller Hinsicht war auch bei schärfster Beobachtung nichts Nachteiliges festzustellen.

Die Stirnwand in ihrer ganzen Breite als nach vorne schwenkbare Tür zu gestalten, war wohl einer der glücklichsten Gedanken der Isetta-Konstrukteure. Überflüssig jedes Geschwätz, daß derlei schon dagewesen sei usw., entscheidend, daß die Tür der Isetta beim Öffnen wie beim Schließen in jeder Lage frei schwebt, also weder aufspringt noch zuklappt, daß Lenkrad samt Lenksäule sich mit der Tür bewegen, was den Einstieg des Fahrers ungemein erleichtert, und als besonders angenehm wird empfunden, daß die Tür perfekt abgedichtet ist und — nicht zugeschlagen werden muß. Zur Frage der Unfallsicherheit: Es bricht nicht jeder die Nase, der im Grase auf den Rücken fällt. Vorne eine getarnte Stoßstange, gebildet vom Rahmenrohr, für Rundherum-Sicherheit sorgt ein als Türpfosten dienender Rohrbogen. Der Rest ist Biertischthema.

Sonnenanbeter und Frischlufthungrige werden das Klappverdeck dankbar begrüßen.



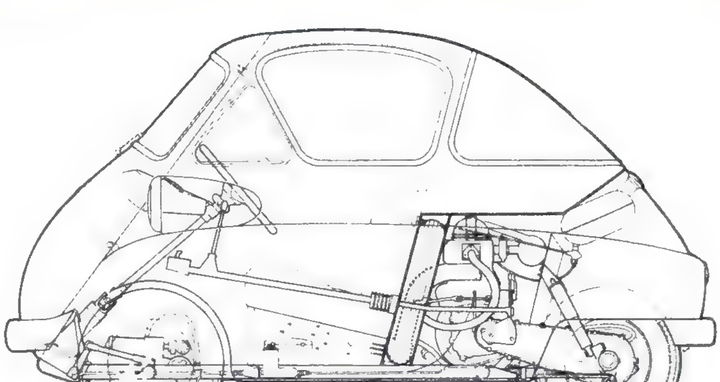
Fotos: J. F. D. (5), Dr. Simsa (1), Werkbild (1)

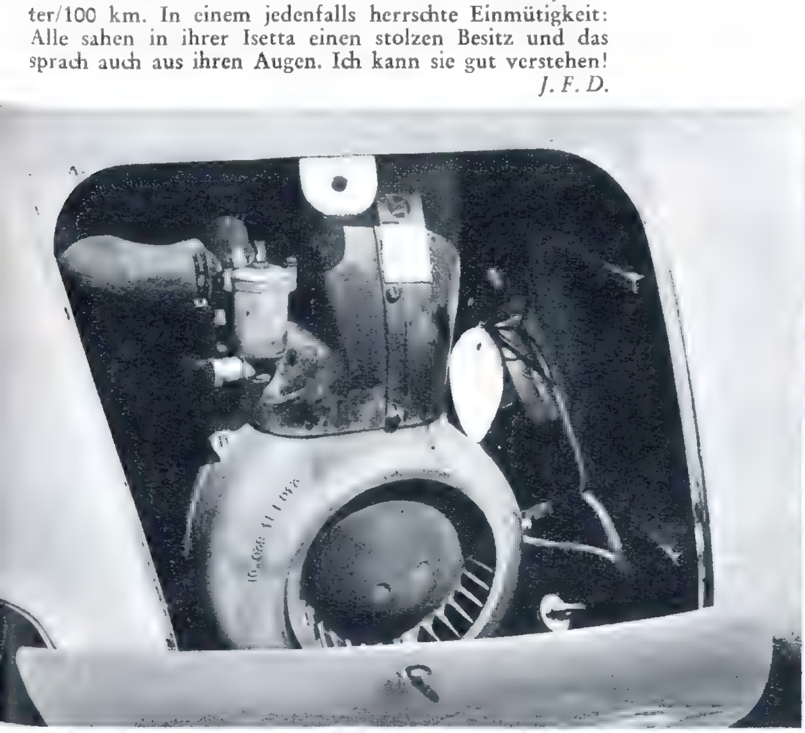
Die beiden seitlichen Drehfenster brauchen nur wenig geschwenkt zu werden, um im Handumdrehen den ganzen Coupéraum zu durchlüften. Da die seitliche und rückwärtige Verglasung lediglich durch zwei in der Ebene der Rückenlehne hochlaufende schmale Dachstreben unterbrochen wird, ist die Sicht nach allen Seiten vollkommen offen. Hierdurch ist man sofort so verwöhnt, daß man sich auch noch die Türpfosten aus Glas wünscht.

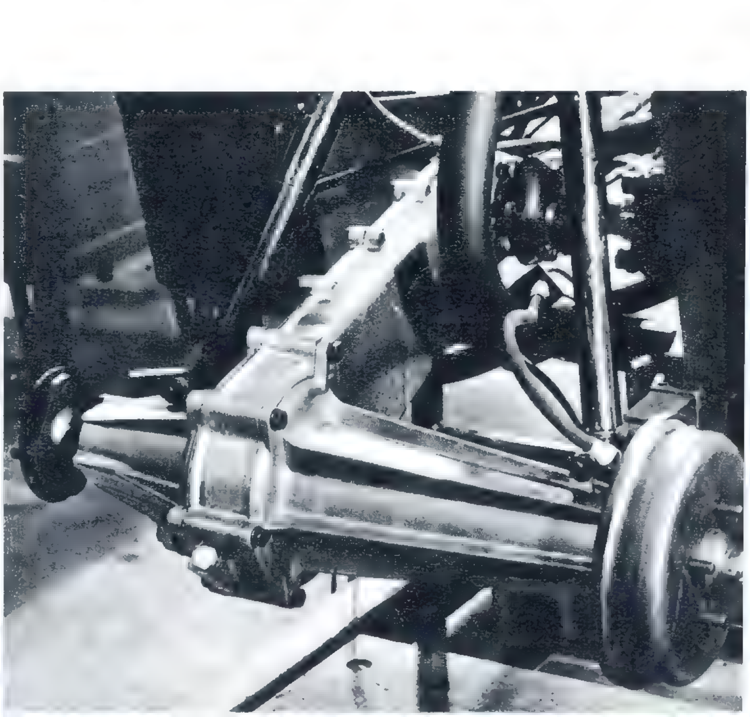
Man sitzt etwas tief in der Isetta, ein Eindruck, der durch die stark nach hinten fallende Sitzbank noch verstärkt wird. Dafür ist aber wiederum die Gewähr gegeben, selbst über wilde Straßenbuckel nicht mit dem Kopf gegen das Dach zu stoßen. Mit 1220 mm Ellbogen- und 1125 mm Schulterbreite ist die Sitzbank breit genug, um einem Ehepaar samt Filius oder Filia recht bequem Platz zu bieten, und selbst drei Erwachsene kommen zur Not noch unter. Die Kopfhöhe von 840 mm ist ausreichend.

Während der Testzeit wurde jede Gelegenheit zur Debatte mit anderen Isetta-Fahrern aufgegriffen. Sie alle wußten von ganz zivilen Verbrauchswerten zu berichten, 5 Liter wurden wie bei uns nur von Flottfahrern genannt. Viele waren stolz über verbrauchte 4 und 4,5 Liter/100 km. In einem jedenfalls herrschte Einmütigkeit: Alle sahen in ihrer Isetta einen stolzen Besitz und das sprach auch aus ihren Augen. Ich kann sie gut verstehen!

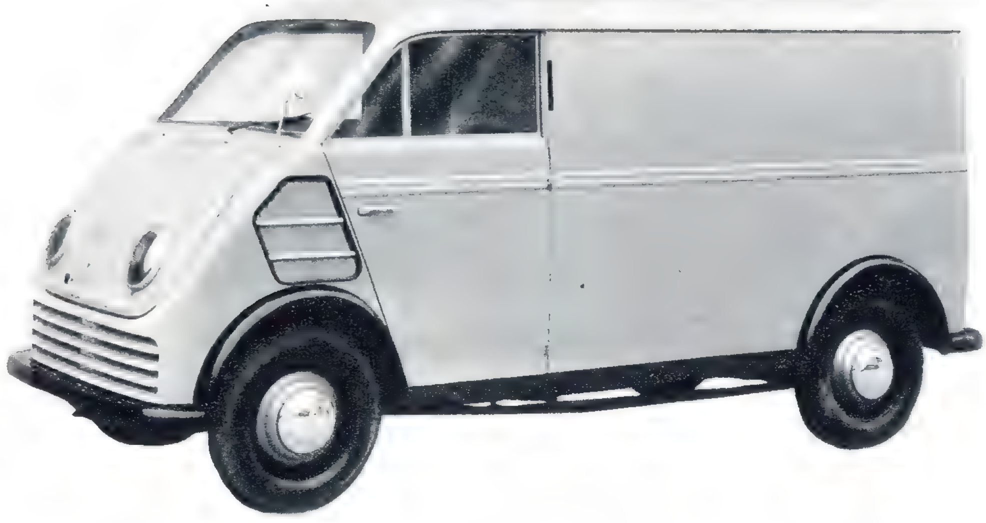
J. F. D.





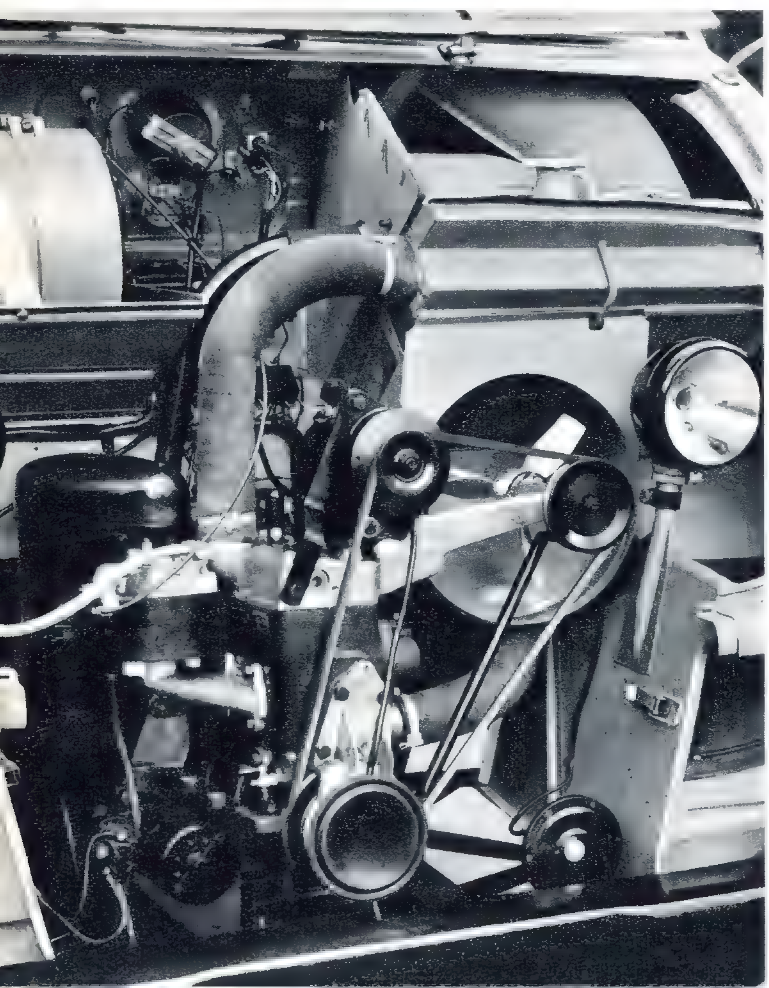


3 = 6 auch im DKW-Lieferwagen



Interessanterweise kann man im schweren Nutzfahrzeugbau eine Wendung zu höherer Tragkraft bei gleichbleibendem Motor beobachten, beim Kleintransporter um 1 t Nutzlast dagegen eine ständige Steigerung der Motorleistung unter Beibehaltung der Nutzlast. Daß der letztere Weg angesichts unserer Verkehrsverhältnisse entschieden richtiger ist, versteht sich von selbst. Auch in dieser Hinsicht geht der leichte Nutzfahrzeugbau als gutes Beispiel voran, nachdem er schon das Verdienst für sich in Anspruch nehmen kann, typische Baumerkmale des Personenwagens, meist deren Motoren, aber auch oft den selbsttragenden Aufbau, die unabhängige Radaufhängung, Schraubenfeder und Torsionsstab, Front- oder Heckantrieb usw., in den Nutzfahrzeugbau getragen und deren Bewährung auch dort bewiesen zu haben.

Eine derartige Entwicklung ist auch bei der Auto Union zu verzeichnen. Der Lieferwagen wurde 1949 in Produktion genommen, damals bereits mit Frontantrieb, sehr leichtem, durch den Aufbau versteiftem Rahmen, vorderer (Querblattfeder und DreiecksIenker) und hinterer Einzelradfederung (Längslenker und querliegender Torsionsstab). Seinerzeit stand als Motor der 684 ccm-Zweizylinder der Meisterklasse zur Verfügung, der bei reduzierter Drehzahl (4000 U/min) 22 PS leistete und dem Fahrzeug 70 km/st Höchstgeschwindigkeit verlieh. Seit dem Erscheinen der Sonderklasse und deren Dreizylindermotor hätte es eigentlich nahegelegen, daß auch der DKW-Lieferwagen mit dieser Maschine ausgerüstet würde, vollends, nachdem das Meisterklasse-Modell aufgegeben wurde. Zur allgemeinen Überraschung erhielt der Transporter jedoch einen stärkeren 792 ccm-Zweizylinder von 30 PS bei 3800 U/min, der für 85 km/st ausreichte.



Erst seit neuestem erhielt auch der DKW-Lieferwagen den Dreizylindermotor. Dieser leistet hier 32 PS bei 4000 U/min (im Personenwagen 34 PS bei gleicher Drehzahl). Obwohl die Nutzlast auf 800 kg vergrößert werden konnte, blieb die Höchstgeschwindigkeit von 85 km/st erhalten und beträgt bei einzelnen Aufbauten (Kasten- und Kombiwagen sowie Achtsitzer) dank niedrigerer Übersetzung sogar 90 km/st bei 3800 U/min. Die Höchstgeschwindigkeit ist zugleich auch Dauergeschwindigkeit, nachdem der Motor als vollgasfest gelten darf. Die höhere Geschwindigkeit bei höherer Nutzlast hat natürlich auch ein Ansteigen des Normverbrauchs zur Folge gehabt. So werden jetzt für die drei erwähnten Aufbauten 9, für die anderen Aufbauten (mit höherer Übersetzung) 9,5 Ltr./100 km genannt. Mit 6,5 mkg bei 2500 U/min liegt das maximale Drehmoment um 0,5 mkg niedriger als beim Personenwagen.

Sonst ist die Maschine unverändert geblieben: 71 mm Bohrung, 76 mm Hub, Verdichtung 1:6,65, wälzgelagerte Kurbelwelle, Mischungsschmierung, Thermosyphonkühlung und Ventilator. Sie ist wie beim Personenwagen in Längsrichtung eingebaut, während die seitherigen Zweizylinder ja Querläufer waren (vgl. Bild). Im Gegensatz zur Sonderklasse ist der Zylinderdeckel anders ausgebildet, denn bei ihm fehlt der Durchgangsschacht für die Lüfterwelle (bei der Sonderklasse sitzt der Kühler hinter dem Motor, beim Schnellaster daneben), dafür trägt er für den seitlich sitzenden Lüfter eine Konsole, auf der auch die Lichtmaschine Platz gefunden hat. Auf die Brennstofförderpumpe konnte verzichtet werden (natürlicher Zufluß durch Gefälle, Tankinhalt 40 Liter). Der Wasserzufluß vom Kühler her liegt seitlich, der Solex JCB-Vergaser ist beiden Motoren gemeinsam.

Vom sonstigen Triebwerk ist nichts grundsätzlich Neues zu vermelden: Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert), Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. Gang 3,82, II. Gang 2,29, III. Gang 1,33, IV. Gang 0,815 (wie seither auch, neuerdings aber für Metzgerwagen, Tieflader und Großraumpritsche 0,915), Rückwärtsgang 4,58, Getriebe/Vorderräder 6,33:1. Die Bergsteigefähigkeit wird mit 23,5% im I. Gang, 13,4% im II. Gang, 7,0% im III. Gang und 3,2% im IV. Gang genannt (selbstverständlich unter voller Last). Ab Stand auf 70 km/st beschleunigt der 3 = 6 vollbelastet in 24 Sekunden.

Spurweiten (1317/1400) und Radstand (2750 mm bzw. wahlweise 3000 mm) sind gleich geblieben, ebenso die Zahnstangenlenkung (Übersetzung 15,1:1, Wendekreisdurchmesser 13,5 m), der Rahmen und die Achsen. Die Bremsfläche beträgt bei 280 mm Trommeldurchmesser und 50 mm Belagbreite 936 cm² (vorn Duplex-Anordnung der Backen). Die Vorderachslast ändert sich mit der Beladung nur unwesentlich, so daß Lenkung und Antrieb annähernd konstanten Bedingungen unterliegen. Das Fahrerhaus ist gegen den Motorraum und dessen Brennstoff- und Öldünste gut isoliert, was auch dem Transportraum zugute kommt (empfindliche Ladung wird weder durch Hitze noch Geruch beeinflußt). Ungehinderter Durchstieg von links nach rechts im Fahrerhaus, serienmäßige Lüftungs- und Heizanlage nebst Defroster und gute Ausstattung sind gleichfalls hervorzuheben. Der Ladeboden liegt dank hinterer Kurbelachse und relativ kleiner Reifen sehr tief und ist völlig eben. Auf Wunsch steht für Spezialkarosserien größerer Radstand und evtl. sogar größere Spurweite zur Verfügung.

An Aufbauten sind lieferbar: Großraumpritsche (Ladefläche 2600 × 1750 mm = 4,55 qm), Tieflader (3,5 qm Ladefläche 320 mm über der Fahrbahn), Kastenwagen (von hinten und der Seite zugänglich, 4,2 m³ Fassungsvermögen), Krankenwagen, Viehtransporter bzw. Metzgerwagen (2600 × 1548 × 1820 mm), Spezialkastenwagen (auch links eine Seitentüre), Kombi (vier große Seitenfenster, 800 kg Nutzlast oder 7 Personen Fassungsvermögen) und Sieben- bzw. Achtsitzer mit Allsicht-Rundumverglasung und erwähnenswert großem, von außen zugänglichem Gepäckraum. Als Sonderfahrzeug hat noch der Feuerwehrwagen zu gelten. Selbstverständlich wird das Fahrgestell mit komplettem Fahrerhaus für alle möglichen Spezialaufbauten geliefert. *bk*

Ist die Blockiergefahr beseitigt?

Ein überbremstes, blockierendes Rad führt zum sofortigen Verlust der Seitenführung und begünstigt die Schleudergefahr, abgesehen davon, daß die Bereifung Schaden leidet. Nicht umsonst wird versucht, beispielsweise durch Anpassung der Bremskraft an die augenblickliche Radlast (ATE-Varia-Bremse), des Blokkierproblems Herr zu werden. Das ist freilich nicht so einfach, wie es sich ausspricht, und setzt im allgemeinen einen hohen konstruktiven Aufwand voraus, der von der scharf kalkulierenden Fahrzeugindustrie (zunächst) abgelehnt wird. Erschwerend kommt hinzu, daß wechselnde Reibungsbedingungen zwischen Rad und Fahrbahn zu berücksichtigen sind. Gleichwohl hat eine Lösung des Problems außer den schon genannten Vorteilen noch zur Folge, daß die Bremskraft jedes Rades bis zu Erschöpfung der Reibungsgrenze ausgenützt und der Bremsweg je nach gegebenen Fahrbahnbedingungen optimal kurz werden kann. Man wird deshalb alle Versuche in dieser Richtung im Interesse der Fahrsicherheit sehr aufmerksam verfolgen müssen.

Die englische Dunlop — nicht nur auf dem Reifengebiet sehr tätig, sondern auch auf dem Gebiet der Scheibenbremsen — hat für Flugzeugräder eine Vorrichtung entwickelt, die als sehr interessant und im Prinzip auch im Straßenfahrzeug anwendbar zu bezeichnen ist. Sie nennt sich „Maxaret"-Anti-Skid-Unit und sitzt als unscheinbares Aggregat in der Felge des Flugzeugrades (Bild 1, das hier gezeichnete Rad weist Scheibenbremse auf).

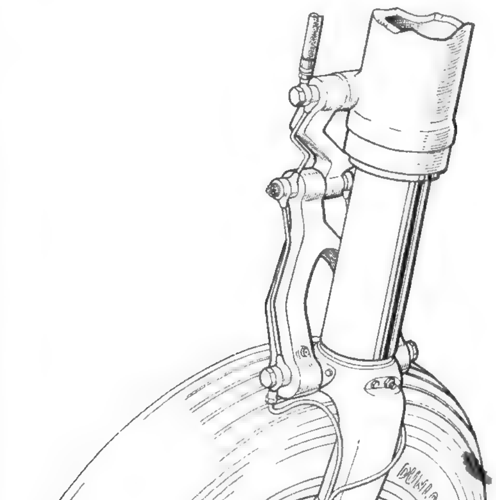


Bild 1: Einbau

Nach außen sichtbar ist lediglich ein kleines gummibereiftes Rädchen, das gegen die Felge gepreßt ist und von dieser bei Drehung des Flugzeugrades ebenfalls in Drehung versetzt wird, und ein kleiner Steuermechanismus, über dessen Inneres Bild 2 Aufschluß gibt. Erkennbar ist hier zunächst ganz rechts im Schnitt das soeben geschilderte Rädchen, das seinerseits über eine weiche Federverbindung die sog. Trommel mitnimmt. Auf der Trommel, mittels Kugeln drehbar gelagert, sitzt ein kleines Schwungrad, das aber mit Hilfe von weichen Federbändern (vergl. Bild 3) von der Trommel mitgenommen wird. Beim normalen Abrollen des Flugzeugrades führen Maxaret-Rädchen, Trommel und Schwungrad genau dieselbe Drehbewegung aus, ebenso beim Bremsen ohne Blockieren. Der Steuermechanismus, in Bild 2 ganz links, erlaubt in diesem Fall das Zutreten der Bremflüssigkeit zu den Radbremszylindern. Wird überbremst, und das Flugzeugrad blockiert, so wird das Maxaret-Rädchen urplötzlich stillstehen, die Trommel aber eine durch die Federn bestimmte Verzögerung erfahren, wogegen das Schwungrad seine Winkelgeschwindigkeit zunächst beibehalten will. Es ergibt sich somit eine Relativbewegung zwischen Schwungrad und Trommel. Nun besitzt die Trommel in ihrem Innern zwei schräge Flächen, gegen die Kugeln anlaufen (im Bild 3 gut erkennbar); jede Relativbewegung in Drehrichtung hat also zur Folge, daß die Kugeln seitlich auswandern und einen Fühlbolzen beiseite drücken, der über ein Winkelsystem den Zufluß von Bremflüssigkeit abriegelt und die Bremszylinder vom Bremsdruck entlastet. Die Folge ist ein sofortiges Lockern der Bremse und Aufheben des Blokkierens. Dadurch nehmen die geschilderten Rotationsteile wieder ihre normale Stellung zueinander ein, und die Bremszylinder werden wieder unter Druck gesetzt. Der Vorgang spielt sich vollautomatisch ab. Das Maxaret-Gerät tastet sich sozusagen an die jeweilige Blockiergrenze heran, wobei die zeitliche Verschiebung zwischen Blockieren und Ansprechen der Bremszylinder für weiche Übergänge sorgt. Das ist im Falle der Flugzeugbremse schon deshalb wünschenswert, weil die Räder beim Landen ja gerne mehrmals aufsetzen (Ansprechzeit etwa 4 Sekunden; beim Straßenfahrzeug wären kürzere Zeiten wohl günstiger).

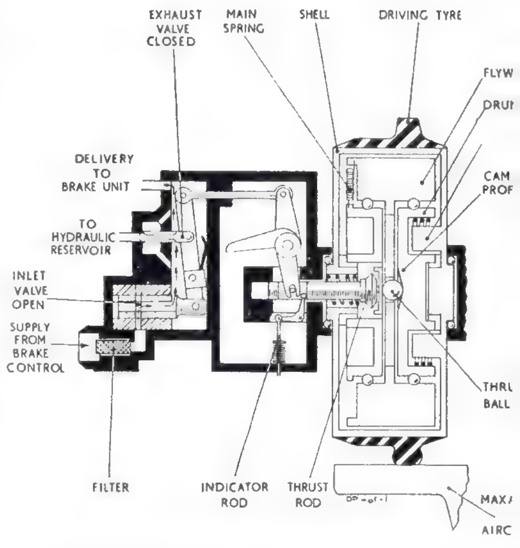
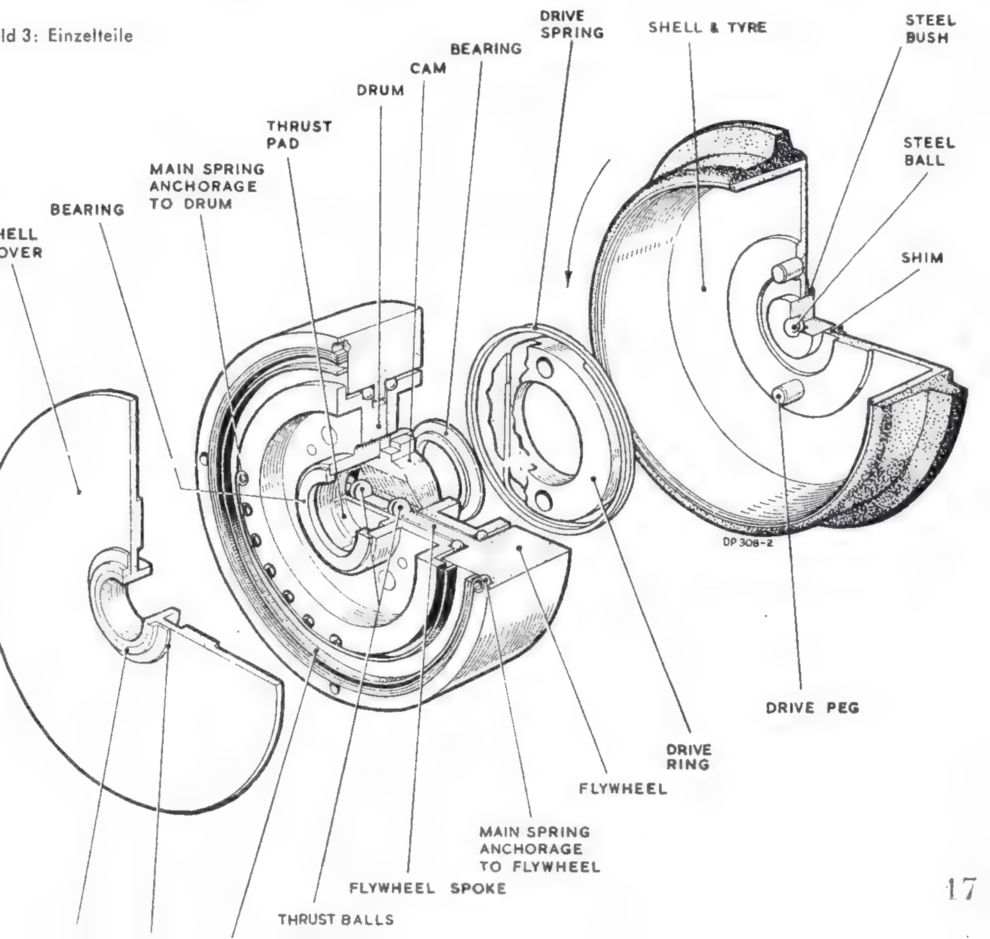


Bild 2: Prinzip des Aufbaus

Als Vorteile im Flugzeug werden neben dem Vermeiden von jeglichem Blockieren höhere Nutzlast (mit Rücksicht auf die Länge der Ladebahn), geringerer Reifenverschleiß und vor allem ein um 30% kürzerer Bremsweg genannt — alles Dinge, die im Kraftfahrzeug erstrebenswert sind. Das Maxaret-Gerät ist bewußt ohne festen Antrieb vom Rad her gestaltet worden, um den Radwechsel nicht zu komplizieren und es für jede Radgröße verwenden zu können. Es ist rund 110 × 95 × 60 mm groß, wiegt etwa 2,1 kg, ist für Bremsdrücke bis 180 kg/cm² geeignet und arbeitet zwischen —40° und +70° C gleich zuverlässig. Eine gewiß auch für den Automobilkonstrukteur hochinteressante Lösung!

Dipl.-Ing. W. Buck

Bild 3: Einzelteile



Europäische

3. KO[P]

Kopenhagen, die Millionenstadt am Öresund, ist mehr als die Hauptstadt Dänemarks — eines Landes, das trotz seiner 500 Inseln nur halb so groß ist wie Bayern. Sie ist das nationale, politische und kulturelle Konzentrat der tausendjährigen Geschichte dieses kleinen, freien Volkes. Auf Schritt und Tritt stößt man auf Zeugen dieser traditionsreichen Vergangenheit. Und die 4½ Millionen Dänen, von denen allein ein Viertel in dieser Stadt leben, sind mit Recht stolz auf sie. Die mit einer Einkaufstasche und ihren drei Kindern durch die Straßen ziehende Königin Ingrid gehört ebenso zum Bilde dieser Stadt wie das Millionenheer der Radfahrer, zu dem auch der allerseits beliebte und verehrte Monarch Frederik IX. zählt. Jedem autofahrenden Deutschen seien die 2 Millionen dänischer Velofahrer zur pfleglichen Behandlung besonders ans Herz gelegt. Sie sind die wirklichen Könige der Straße, und bis heute haben sie von ihrer Macht keine Handbreit aufgegeben. Wer aber den Puls Kopenhagens genauer fühlen will, dem sei ein Besuch in einem der besten Fischrestaurants am „Gamel Strand“ empfohlen; mitten im Herzen der Altstadt, wo die ebenso berühmten wie berüchtigten Fischweiber Kopenhagens mit der jeweils neuesten Ausgabe der „Berlingske Tidende“ auf dem Kopf lebende, frische Aale häuten und schreiend







Die „lille Meerjungfrau“ an der Langelinie ist das meist fotografierte Mädchen der Welt. Wehmütigen Blickes schaut sie auf die Schiffe im Öresund.



Jeder einmal im „Tivoli“ lautet die wurde dieser Vergnügungspark durc ist das „Tivoli“ nur ein bescheidener

Oben links: Amalienborg, das Stadtschloß Frederiks IX., dient der königlichen Familie die meiste Zeit des Jahres als Wohnsitz. So wie in England, stehen auch hier die Wachen in ihrer farbenprächtigen, traditionellen Uniform

Bild links: Moderne Backsteingotik in einmaliger Erhabenheit und Strenge zeigt Kopenhagens größtes Gotteshaus, die Grundtvigskirche, hinter deren Altar ein riesiger Dannebrok hängt. Dänemark besitzt eine protestantische Nationalkirche, der 98 % der Bevölkerung angehören.



Bild rechts: Wochenmarkt in Kopenhagen. Er findet dreimal in der Woche nur hier statt und ist im ganzen Lande als ein Ereignis, das man gesehen haben muß, bekannt. Unser Bild gibt nur ein Drittel dieses einzigartigen Marktes wieder

Metropolen

AGEN

ihrem Gewerbe nachgehen. Mit einem frischen Hummer im Magen lohnt sich von hier aus ein Gang quer durch die Stadt zu Dänemarks berühmtestem Smörbrotrestaurant von Davidsen. Machen Sie diesen Weg auf alle Fälle zu Fuß, denn sonst ärgern Sie sich schrecklich. Davidsen wartet nämlich mit einer 1½ Meter langen Speisekarte und 177 verschiedenen Butterbroten auf Sie, von der mit einer Eiskruste überzogenen Flasche Malteserkreuz-Aquavit aus Aalborg ganz zu schweigen. Für die nötige Bettschwere sorgt eine Flasche Cronenborg-Bier, die man am besten in dem Wallfahrtsort aller Dänen, dem Tivoli, zu sich nimmt. Dieser das ganze Jahr geöffnete Vergnügungspark ist bekannt durch sein erstklassiges Pantomimentheater. Aber was ihn weit interessanter macht, ist die Möglichkeit, Dänen aller Schichten bis in die sinkende Nacht hinein in aller Ruhe studieren zu können. Hier ergeht sich der kinderwagenschiebende Ehemann ebenso wie die zigarillorauchende Dänin, das eng umschlungene Liebespaar und der Spintisierer. Im Tivoli gibt sich ganz Dänemark ein Rendezvous. Und wer als Fremder dieses Land und seine Hauptstadt besucht und das Tivoli dabei vergessen hat, darf nach Ansicht der Dänen nicht behaupten, ihr Land gesehen zu haben.

J. W.





dänischen Fremdenverkehrs. Bekannt
siges Pantomimentheater. Sonst aber
Münchner Oktoberfestes.

Die Fischweiber am Gamel-Strand im Herzen der Altstadt sind ebenso eigenwillige Personen wie die Marktweiber bei uns, ihre Zunge sitzt leicht und locker.



Oben rechts: Kopenhagen gilt allgemein als die Stadt der Türme. Hier ein Blick in die Altstadt.



Bild rechts: Die dänischen Reihenwohnungen sind weithin bekannt. Sie entstehen meist mit Hilfe eines Staatsdarlehens, so wie dieser am Westrand der Stadt stehende, scheinbar genormte und doch eigenwillige Wohnblock mit modernster Inneneinrichtung.



Bild links: Der König der Straße ist der Radfahrer. Kopenhagen besitzt 500 000 von ihnen, ein Achtel der Gesamtbevölkerung Dänemarks (4,2 Mill.). Die Einwohnerzahl der Hauptstadt beläuft sich auf 1 Million

Fotos (9): J. Weitmann



Sie wollen nach Luxemburg?

Burgruine Vianden — Foto: ONTL

DAS LAND

ist ein unabhängiger souveräner Staat unter der Form einer konstitutionellen Monarchie. Gegenwärtige Herrscherin ist die Großherzogin Charlotte aus dem Hause Luxemburg-Nassau.

DIE LAGE

Luxemburg liegt im Winkel zwischen Frankreich, Belgien und Deutschland. In seiner Hauptstadt vereinigen sich die drei Fernstraßen aus Brüssel, Amsterdam und Köln, um gemeinsam über Metz und Dijon ins Rhônetal zu laufen. Die wichtigste Querverbindung durch das Großherzogtum ist die Straße Trier–Luxemburg–Reims.

AN DER GRENZE

verlangt man Paß, D-Schild und Carnet bei der Durchreise. Ersatzweise kann an der Grenze ein „Benelux-4" ausgestellt werden, wodurch der Wagen vorübergehend zollfrei eingeführt werden kann, falls eine Kaution in Bargeld oder eine persönliche Bürgschaft gestellt wird.

DER ZOLL

ist großzügig. 200 Zigaretten, 100 Zigarillos oder 50 Zigarren darf man mitbringen. Alles andere wie an den anderen europäischen Grenzen.

AN GELD

kann man 300 DM und 1500 Mark in Devisen mitnehmen. Beim Verlassen des Landes darf man aber nur 50 000 luxemburgische oder belgische Franken bei sich haben. Fremde Währung kann in einem höheren Betrag wieder ausgeführt werden, wenn diese bei der Einreise deklariert wurde. 1 luxemburgischer Frank hat 100 Centimes; 100 DM = 1186,83 Fr. Belgisches Geld gilt in Luxemburg, aber nicht luxemburgisches in Belgien.

DIE VERKEHRSZEICHEN

gleichen den unseren. Das Vorfahrtsrecht wird durch roten und weißen Pfeil auf einer rechteckigen blauen Tafel angezeigt; Halteverbot bedeutet ein rundes blaues Schild mit rotem Rand und rotem liegendem Kreuz. In den Städten wird nur zur Abwehrung einer Gefahr gehupt. Rechtsverkehr.

DIE STRASSEN

sind gut und schnell; eine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt es nicht. Allerdings dauert das Vergnügen nicht lang: denn nach 55 Kilometern ist man schon quer durch und von oben nach unten sind es 88. Tankstellennetz eng.

DAS LANDSCHAFTSBILD

teilt das Land in zwei unterschiedliche Gebiete: der zu den Ardennen gehörende Nordteil, der bis zu 560 m ansteigt, besteht aus Hügelketten mit steilen Abhängen. Das ist der „Eisling". Der Südteil, der zwei Drittel des Landes umfaßt, und „Gutland" genannt wird, liegt 150 m tiefer und ist Ackerland. Der Südwesten ist Industrieland.

DIE SPRACHE

ist ein Kuriosum: die Alltagssprache ist ein deutscher Dialekt, der bei gebildeten Personen mit verstümmelten französischen Brocken durchsetzt ist. In der Schriftsprache besteht Deutsch und Französisch nebeneinander.

DIE HOTELS –

auch die einfachsten – sind in bester Verfassung. Süßwasserfische, besonders Forellen, stellen einen wesentlichen Bestandteil der luxemburgischen Küche dar.

DIE PREISE

Für ein Frühstück verlangt man 15–25 Fr., für eine Mahlzeit 30–120 Fr., für eine Übernachtung 35–150 Fr. und für Pension 90–220 Fr. Die gibt es aber erst ab drei Tagen Aufenthalt. Aufenthaltstaxe gibt es keine, und Bedienungszuschlag beträgt 10 Prozent.

DIE SEHENSWÜRDIGKEITEN

sind schnell aufgezählt: da ist zunächst mal das nette Luxemburg selbst, dann das Staatsbad Mondorf, das mittelalterliche Vianden mit seiner Riesenburg, Echternach mit seiner reizvollen Umgebung, Ettelbrück mit seinen bewaldeten Hängen, Beaufort mit seinen Klippen und Höhlen, Esch mit seinen Ruinen, und Clervaux inmitten einer Flußschlinge. O ja, trotz seiner Kleinheit, es lohnt sich schon, hier langsam zu fahren. Denn Luxemburg ist ein Land zum Gernhaben. Aber vor dem 1. Oktober sollte man hier gewesen sein.

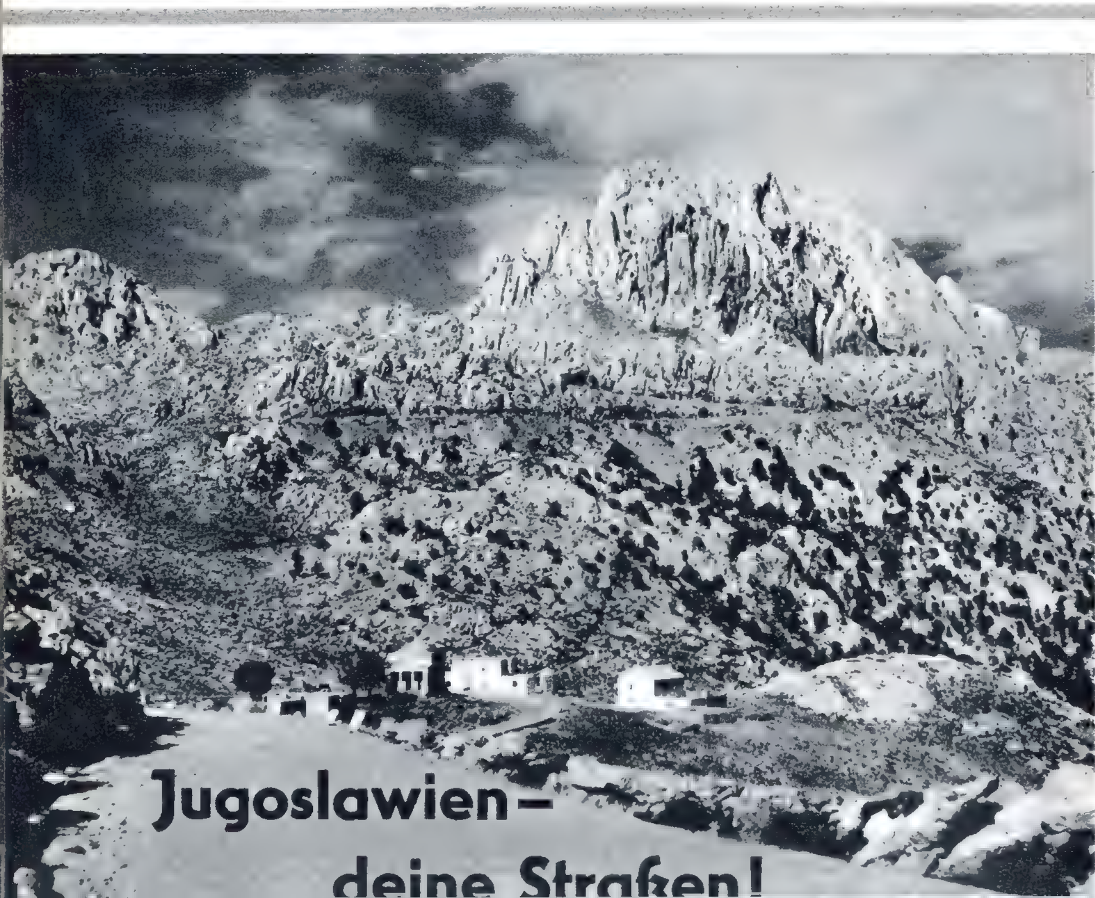
AUSFLÜGE

sollte man ins Tal der Mosel, die luxemburgischen Ardennen, das Eischtal, das Tal der Sûre und das Müllertal unternehmen. So erst bekommen Sie den richtigen Begriff davon, daß Städte und Wälder, Flüsse und Berglandschaften erst zusammen das Bild der luxemburgischen Landschaft formen.

CAMPINGPLÄTZE

gibt es hier natürlich auch. Aber hier kann man auch überall wild zelten, wenn man vorher die Genehmigung des Eigentümers einholt. Allerdings machen einige Ortschaften von dieser Regel eine Ausnahme. Da man hier aber deutsch spricht, kann man sich ja schnell verständigen.

Ulrich Sempert



Jugoslawien – deine Straßen!

Seit einigen Jahren ist Jugoslawien bemüht, mit gutem Erfolg den europäischen Fremdenstrom mehr und mehr in sein Land zu lenken. Dabei wurden seine Anstrengungen in der Vergangenheit von dem Rufe, ein billiges Reiseland zu sein, günstig beeinflußt. Doch heute dürfte das nicht mehr zutreffen. Ja, die bevorzugten Plätze sind oft ausgesprochen teuer. Nur dort, wo man auf die gewohnte Bequemlichkeit zugunsten des ländlich-sittlichen Milieus und der erhabenen Schönheit des jeweiligen Landstriches verzichtet, mag man die viel gepriesenen Pensionspreise von Din. 700 (= 10.00 DM) noch antreffen. An den Brennpunkten des Reiseverkehrs jedenfalls nicht.

Die Hotels — bekanntlich alle verstaatlicht — werden durchweg gut geführt. Die Pensionspreise liegen je nach Kategorie (man unterscheidet A = Luxushotel; B = mittleres Hotel und C = kleines Hotel bzw. Pension) im Durchschnitt zwischen 750 bis 1300 Dinare. Der derzeitige Kurs beträgt DM 1.— = 71 Dinare. Zum Frühstück wird im allgemeinen Mischkaffee, sehr schwarz, mit Milch nebst Brötchen, Butter und Marmelade gereicht. Kaffee- oder Teeliebhabern wird empfohlen, sich damit vor Reiseantritt genügend einzudecken, denn auch der viel genannte „Café turque", Kaffeemehl und Zucker in einem Kupferkännchen gekocht und zu etwa 45 Dinare pro Tasse angeboten, ist nicht jedermanns Geschmack. Das Mittagessen besteht wie bei uns aus drei Gängen, die meist schmackhaft zubereitet sind. Das Abendessen entspricht dem Mittagsmahl. An Getränken sind die heimischen Rot- und Weißweine zu ca



Autofähre in der Bucht von Kotor

200 Dinare pro Liter zu bevorzugen. Bier und Limonaden entsprechen nicht unserem Geschmack. Nicht zu verachten ist jedoch der Sliwowitz, ein aus frischen Pflaumen hergestellter Schnaps, der durchschnittlich etwa 30 Dinare pro Doppelglas kostet.

Der Umgang mit den Behörden verläuft zuvorkommend und höflich. Deviseneinfuhr und -ausfuhr sind beim Grenzübertritt zu erklären: Radio- und Fotoapparate werden im Paß eingetragen, und ansonsten interessiert nur reine Handelsware. Im Inland hat man kaum mit Behörden zu tun, es sei denn, es kommt zu einem Unfall auf der Straße.

Straßen?? — Eigentlich sind es ja außerhalb der Städte keine Straßen nach unseren Begriffen, sondern mehr befestigte Wege, die von Zeit zu Zeit mit Schotter beworfen werden und in die sich dann die Fahrrinne einarbeitet. — Nicht selten sucht man im Hochgebirge und an Engpässen nach einer Ausweichstelle, wenn der planmäßige Tagesomnibus oder gar ein Langholzfuhrwerk entgegenkommen. Glücklicherweise ist außer den erholungsuchenden Fremden kaum jemand unterwegs, wenn man die zahlreichen Rinder-, Schweine-, Ziegen- und Schafherden nicht mitrechnet, die plötzlich und unerwartet auftauchen und oft Verwirrung stiften, zumal sie alle recht verkehrsungewohnt sind. So ist es nicht verwunderlich, daß sich die jugoslawische Regierung zum Ziel gesetzt hat, den Rückstand im Straßenbau schnell zu beseitigen. Hunderte von Baustellen verteilen sich auf das ganze Land. Der Schwerpunkt des Straßenbaues liegt aber in Dalmatien, das eine besondere Anziehungskraft auf den Fremdenverkehr, insbesondere längs der Adriaküste ausübt. 1957 soll die große Küstenstraße von Triest über Rijeka (Fiume) nach Dubrovnik (Ragusa) fertiggestellt sein. Vorerst verläuft sie sich jedoch noch im Schotter der Baustelle bei Senj, 70 km südlich von Rijeka, um an einigen Stellen zwischen Split und Dubrovnik wieder aufzuleben.

Um die malerische Bucht von Bakar zieht sich die neue Autostraße nach dem Süden, und nur noch hier und dort wird die alte Straße, die dem Verkehr schon längst nicht mehr gewachsen war, sichtbar.

Man tut überhaupt gut, sich nicht allzusehr auf Karten zu verlassen. Es kommt immer ein wenig anders, als man geplant hat. Lustig geht es rauf und runter, und die zahlreichen Buchten sowie die schmalen Küstenstreifen zwingen die Straße mehr als einmal auf ihrem Wege nach dem Süden, den Karst oder seine Ausläufer zu überqueren. Nicht immer ein Vergnügen für den Wagen, dessen Reifen weidlich strapaziert werden und auch nicht für den Fahrer, der sehr bald daran erinnert wird, daß Bremsen auf Schotter recht gefährlich werden kann. Es erscheint zweifellos besser, langsam aber sicher zu fahren als schnell und gefahrvoll.

Überhaupt sind 250 km Tagesleistung und 35 km Stundendurchschnitt eine sehr ansehnliche Leistung für Jugoslawien. Nicht wenig Touristen mögen schon bei Senj unter dem Poltern der gegen Schutz- und Bodenbleche fliegenden Schottersteine ihre Sehnsucht nach dem Süden verloren haben. Motorradfahrern kann man die Küstenstraße jedenfalls noch nicht mit gutem Gewissen empfehlen.

Da Reparaturwerkstätten und Benzinzapfstellen nur in den größeren Orten anzutreffen sind, sollte man sein Fahrzeug mit zwei Reservereifen und einem Reservebenzinkanister ausstatten. Übrigens halten die Zapfstellen bestimmte Abgabezeiten ein: 8 bis 12 und 14 bis 17 Uhr. Neben Diesel zu Din. 52.— pro Liter wird im allgemeinen Benzin (Yugopetrol) mit der Oktanzahl 70 zu Din. 52.60 pro Liter verabfolgt. Besser ist allerdings der Superkraftstoff (Oktanzahl 74) zu Din. 60.— pro Liter, sofern man ihn bekommt. Öl sollte man selbst mitführen.

Es wird interessieren, daß die jugoslawischen Reisebüros in Deutschland Benzingutscheine zu DM 0.63 pro Liter verkaufen, die an jeder jugoslawischen Tankstelle anstandslos eingelöst werden.

Am Fuße eines gewaltigen Bergmassivs, etwa 60 km südöstlich von Split, in einer malerischen, windgeschützten Bucht mit einem herrlichen Sandstrand, liegt Makarska, die Nachfolgerin der von Germanicus zerstörten römischen Pflanzung Mucarum.
Fotos (3) Mädel



Die Verkehrsbeschilderung ist im allgemeinen recht gut, soweit die kyrillische Schrift einem nicht Kummer macht. Straßenunterbrechungen sind nur ungenügend gekennzeichnet; die Fortsetzung des Weges durch ein Flußbett deuten einige über die Straße gelegte Zweige an. Auf jeden Fall ist es ratsam, in unbekanntem Gelände von Nachtfahrten abzusehen.

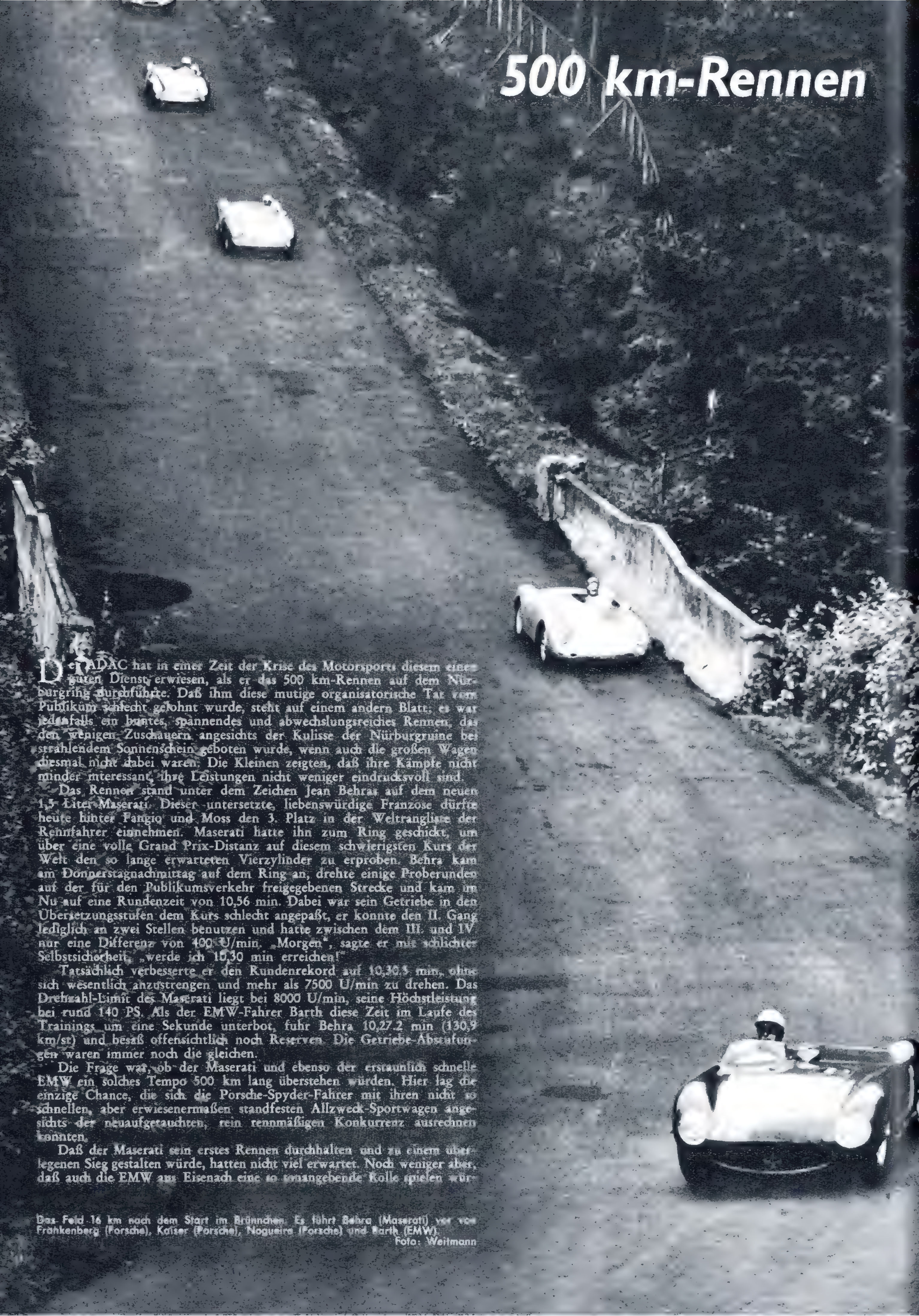
Überhaupt sollte der Motortourist an Straßensicherheit und Verkehrsdisziplin keine allzu hohen Ansprüche stellen. Selbst auf der 9 m breiten Autobahn zwischen Agram und Belgrad, die allerdings keine geteilte Fahrbahn besitzt und die dem gesamten Verkehr einschl. Fußgänger, Radfahrer und Fuhrwerken diente, ist man vor kreuzenden Viehherden nicht sicher. Es wird wohl rechts gefahren und links überholt, aber man weiß nie, ob der einheimische Verkehrsteilnehmer nicht plötzlich, ohne ein Zeichen zu geben, nach links abbiegt oder ob nicht unverhofft aus der Toreinfahrt der dicht an der Straße liegenden Gehöfte ein Hund oder ein Ferkel herausstürzt, was einen dann Lampen und Kotflügel, wenn nicht sogar Schlimmeres kosten kann.

Hat man sich aber erst einmal an all diese Fährnisse gewöhnt, lacht man darüber, denn je mehr man sich nach Süden voranschiebt, um so kontrastreicher, schöner und fremdartiger wird die Landschaft. Sei es nun Makarska, am Fuße eines gewaltigen Bergmassivs in windgeschützter Bucht gelegen, oder sei es Split, das sich noch heute um den im 3. Jahrhundert errichteten Palast des römischen Kaisers Diokletian drängt. Sei es Mostar, das seinen Namen den Wächtern der im 15. Jahrhundert von den Türken errichteten Brücke, den „Mostari“ verdankt und das noch heute orientalisches Kolorit offenbart, oder sei es Dubrovnik, das mit seinen wuchtigen Stadtmauern, seinen imposanten Toren und herrlichen Buchten zu den schönsten Punkten der jugoslawischen Küste gehört. Es ist wohl die meistbesuchte Fremdenstadt Dalmatiens, und von hier aus wendet sich der Reisende meist wieder nordwärts.

Denjenigen Lesern aber, die vielleicht vor den Strapazen des Heimwegs kapitulieren, sei ein guter Tip empfohlen. Die drei großen Schiffe „Partizanka“, „Proleterka“ und „Dalmacija“, die täglich — außer freitags — zwischen Dubrovnik und Rijeka verkehren, nehmen auch in beschränktem Umfange Personenwagen mit. 23 Stunden dauert die Fahrt. Der Tarif für Wagen bis 800 kg beträgt 7000.— Din. sowie 2034 Din. pro Person I. Klasse-Passage. Daneben entstehen noch Kosten für das Verladen und Entladen von je 1000.— Din., so daß die Überfahrt für zwei Personen mit Wagen rund 13 000.— Din. (ca. 182.— DM) kostet. Informationen erhält man in allen amtlichen jugoslawischen Reisebüros, die unter dem Namen „Putnik“ in allen größeren Städten zu finden sind. Die Unentwegten aber ziehen weiter nach Süden, nach Hercegnovi, Kotor, Budva, Petrovac und Ulcinj. Je südlicher wir kommen, desto primitiver wird das Leben — um so reizvoller und unberührter aber wiederum auch die Landschaft; und so nimmt man den Mangel an zivilisatorischen Errungenschaften gern in Kauf. Beispielsweise sieht eine Autofähre in der Bucht von Kotor ein wenig anders aus als bei uns, und dabei besteht der Golf von Kotor immerhin aus 5 großen Becken von etwa 8 km Breite und einer durchschnittlichen Tiefe von 30 m mit einem an manchen Tagen recht munteren Seegang. Wer dann das Vergnügen hat, auf einer solchen Fähre mit einem LKW zusammen verfrachtet zu werden, dessen Handbremse nur mangelhaft anzieht und dessen Bremsklötze vor den Rädern durch den Seegang laufend verrutschen, bereut bald seinen Entschluß, hier eine Wegstrecke abgekürzt zu haben.

Trotz allem aber wird eine jede Jugoslawienfahrt zu einem ganz besonders einprägsamen Erlebnis. Dabei ist schwer zu sagen, ob die Nachhaltigkeit des Eindruckes vom Klima und der landschaftlichen Schönheit herrührt oder ob der besondere Reiz sich aus den zahlreichen Berührungspunkten unterschiedlicher Kulturen und Geschichtsepochen ergibt. *ERM*

500 km-Rennen



Der ADAC hat in einer Zeit der Krise des Motorsports diesem einen guten Dienst erwiesen, als er das 500 km-Rennen auf dem Nürburgring durchführte. Daß ihm diese mutige organisatorische Tat vom Publikum schlecht gelohnt wurde, steht auf einem andern Blatt; es war jedenfalls ein buntes, spannendes und abwechslungsreiches Rennen, das den wenigen Zuschauern angesichts der Kulisse der Nürburgruine bei strahlendem Sonnenschein geboten wurde, wenn auch die großen Wagen diesmal nicht dabei waren. Die Kleinen zeigten, daß ihre Kämpfe nicht minder interessant, ihre Leistungen nicht weniger eindrucksvoll sind.

Das Rennen stand unter dem Zeichen Jean Behras auf dem neuen 1,5 Liter-Maserati. Dieser untersetzte, liebenswürdige Franzose dürfte heute hinter Fangio und Moss den 3. Platz in der Weltrangliste der Rennfahrer einnehmen. Maserati hatte ihn zum Ring geschickt, um über eine volle Grand Prix-Distanz auf diesem schwierigsten Kurs der Welt den so lange erwarteten Vierzylinder zu erproben. Behra kam am Donnerstagnachmittag auf dem Ring an, drehte einige Proberunden auf der für den Publikumsverkehr freigegebenen Strecke und kam im Nu auf eine Rundenzeit von 10,56 min. Dabei war sein Getriebe in den Übersetzungsstufen dem Kurs schlecht angepaßt, er konnte den II. Gang lediglich an zwei Stellen benutzen und hatte zwischen dem III. und IV. nur eine Differenz von 400 U/min. „Morgen", sagte er mit schlichter Selbstsicherheit, „werde ich 10,30 min erreichen!"

Tatsächlich verbesserte er den Rundenrekord auf 10,30.5 min, ohne sich wesentlich anzustrengen und mehr als 7500 U/min zu drehen. Das Drehzahl-Limit des Maserati liegt bei 8000 U/min, seine Höchstleistung bei rund 140 PS. Als der EMW-Fahrer Barth diese Zeit im Laufe des Trainings um eine Sekunde unterbot, fuhr Behra 10,27.2 min (130,9 km/st) und besaß offensichtlich noch Reserven. Die Getriebe-Abstufungen waren immer noch die gleichen.

Die Frage war, ob der Maserati und ebenso der erstaunlich schnelle EMW ein solches Tempo 500 km lang überstehen würden. Hier lag die einzige Chance, die sich die Porsche-Spyder-Fahrer mit ihren nicht so schnellen, aber erwiesenermaßen standfesten Allzweck-Sportwagen angesichts der neuaufgetauchten, rein rennmäßigen Konkurrenz ausrechnen konnten.

Daß der Maserati sein erstes Rennen durchhalten und zu einem überlegenen Sieg gestalten würde, hatten nicht viel erwartet. Noch weniger aber, daß auch die EMW aus Eisenach eine so tonangebende Rolle spielen wür-

Das Feld 16 km nach dem Start im Brünnchen. Es führt Behra (Maserati) vor von Frankenberg (Porsche), Kaiser (Porsche), Nogueira (Porsche) und Barth (EMW).
Foto: Weitmann

den. Man kann sich von der Klasse der 1,5 Liter-Rennsportwagen für die nächsten Jahre viel versprechen, da hier die schnellen Osca noch mitzureden haben, von Borgward eine Neukonstruktion zu erwarten ist, für die mit Bechem, Hartmann und Brudes auch bewährte Fahrer zur Verfügung stehen, und einem On dit zufolge auch BMW mitmischen will. Und wenn soviel illustre Konkurrenz vorhanden ist, dürfte es nicht lange dauern, bis auch Ferrari plötzlich in dieser Klasse auftaucht.

Freilich entfernt sie sich schon mit den EMW und Maserati gänzlich von der Vorstellung des Gebrauchssportwagens, wie ihn etwa der Porsche-Spyder verkörpert. Mit ihm kann man noch per Achse zum Rennen fahren, er verfügt über sämtliche Attribute, die der normale Straßenverkehr erfordert, und er ist vor allem ein robustes Fahrzeug solider Bauart, dem 10 000 km Schnellfahren nichts ausmachen. Im Wettbewerb mit verkappten Rennwagen, als die man die jetzt auftauchende Konkurrenz ansprechen kann, besitzt er außer seiner enormen Standfestigkeit keine großen Chancen mehr — wenn man nicht Fahrgenies wie Fangio, Moss oder Behra an sein Steuer setzt. Da solche Fahrgenies dünn gesät sind wie schwarze Diamanten, wird man in Zuffenhausen, wenn man weiter im Rennen bleiben will, wohl zukünftig ebenfalls die Betonung mehr auf Renn-, denn auf Sportwagen legen müssen.

Mit dem EMW-Rennsportwagen stellt sich eine nun erfreulich ausgereifte Konstruktion vor, die der Anderthalbliterklasse einen neuen Akzent geben wird. Der mit einer hinteren Doppelgelenkachse und Torsionsstabfederung ausgerüstete, 620 kg schwere Wagen zeichnet sich vor allem durch hervorragende Straßenlage aus, die zweifellos der der Porsche-Spyder überlegen ist. Für den Motor wurde merkwürdigerweise das alte Bohrung-Hub-Verhältnis von 66 zu 73 mm des auf 1,5 Liter reduzierten Veritas-BMW beibehalten. Dieser Langhuber besitzt zwei obenliegende Nockenwellen, die über geradeverzahnte Stirnräder angetrieben werden. Die in einem Winkel von 80 ° im Verbrennungsraum hängenden Ventile werden über Schlepphebel betätigt. Bei einer Verdichtung von 9,5 : 1 und 7000 U/min erreicht der mit drei Weber-Doppelfallstromvergasern ausgerüstete Sechszylindermotor ca. 135 PS bei einer Kolbengeschwindigkeit von 17 m/sec. Die rollengelagerte Kurbelwelle stammt von Hirth, die Doppelzündung erfolgt über zwei von den Nockenwellen angetriebene Bosch-Magnete. Bei EMW arbeitet man intensiv an einer Zwangssteuerung der Ventile, die so weit gediehen sein soll, daß sie vielleicht schon beim Avusrennen eingesetzt werden kann. Ebenso ist damit zu rechnen, daß das bisherige Vierganggetriebe, für das noch das alte BMW 328-Gehäuse verwendet wird, bald durch ein moderneres Fünfganggetriebe abgelöst werden wird.

Mit einem solchen EMW stellte Rosenhammer kürzlich einen neuen Int. Klassenrekord über die 10 Meilen-Strecke mit 229,5 km/st auf. Auf dem Nürburgring war der EMW nicht wesentlich schneller als der Porsche-Spyder. In dem rundenlangen Duell Rosenhammer-von Frankenberg hängte sich dieser jeweils am Beginn der langen Geraden hinter den EMW und hielt in dessen Windschatten sein etwas höheres Tempo mit, um ihn dann meist zu Beginn der Südkurve wieder zu überholen. Die bessere Beschleuninigung und Straßenlage des EMW konnte von Frankenberg durch sein überlegenes Fahrkönnen ausgleichen, soweit es sich um Rosenhammer handelte. Der EMW-Fahrer Edgar Barth hingegen, der bereits im Training eine unwahrscheinlich schnelle Runde von 10.19,5 (130,5 km/st hingelegt hatte, ist als Fahrer unseren besten Leuten zumindest gleichwertig. Für ihn waren die Spyder niemals eine Gefahr. Sein sicherer zweiter Platz hinter Behra wurde durch einen Kurbelwellendefekt zunichte, mit dem er im Kesselchen liegenblieb. Mit Barth hat das EMW-Rennkollektiv einen ganz hervorragenden Mann, was man von den beiden Nachwuchsfahrern Thiel und vor allem Binner freilich nicht behaupten kann.

Überhaupt wird bei den schneller werdenden Zeiten der 1,5 Liter-Rennsportwagen nun auch in dieser Klasse die Fahrerfrage zum Problem. Kaum einer der zahlreichen privaten Spyder-Besitzer ist auch nur annähernd in der Lage, die dem Fahrzeug innewohnenden Möglichkeiten auszunützen. Mit der Ausnahme von Wolfgang Seidel, der wenigstens knapp an die 11-Minutengrenze herankommt, brauchen sie durchweg fast eine halbe Minute mehr für die Nürburgrunde als von Frankenberg und der alte Rennroutinier Huschke von Hanstein, der es sich als Rennleiter nicht versagen konnte, im Training einmal zu zeigen, wie man einen Spyder fährt: es kam die überhaupt schnellste Rundenzeit für einen Spyder mit 10.49 Minuten heraus. Porsches Chefmechaniker Herbert Linge tat, was



„. . . und dort ist Papa rausgeflogen, . . . weil er zu schnell in die Kurve ging!" Zwiegespräch zwischen Vater von Frankenberg und Sohn Donald am Nürburgring.
Foto: Leica-Studio Wörner

er mit seinem speziell schlechtliegenden Trainingswagen tun konnte, hielt sich auch brav im Vorderfeld der Spyder, mußte jedoch ab der 5. Runde (von 22!) mit gefressenen Buchsen und damit blockierter Vorderradfederung fahren. Unter diesen Umständen ist sein 6. Platz sehr anerkennenswert.

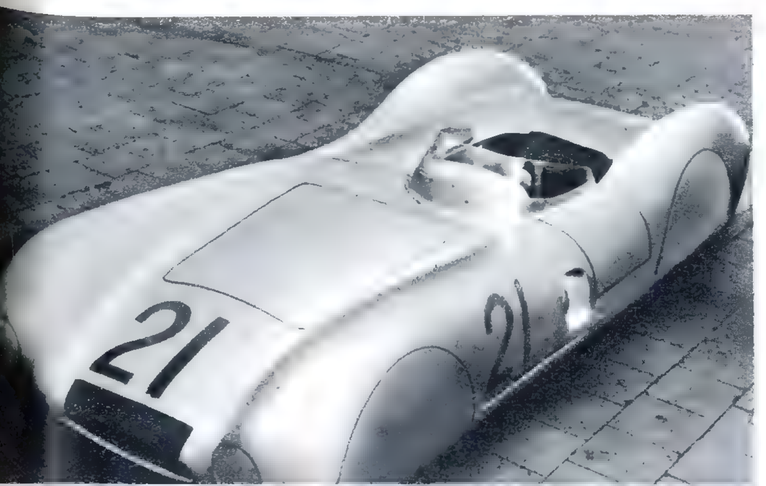
Als besten privaten Spyderfahrer möchte ich den jungen Portugiesen Nogueira ansprechen, ein schmächtiges Kerlchen, das zur hellen Freude der Porsche-Monteure mit vergoldeten Vergaser-Ansaugtrichtern erschien und auf dem ihm völlig fremden Nürburgring ganz respektable Trainingsrunden hinlegte. Im Rennen hielt er hinter so schnellen Leuten wie Behra, Barth, von Frankenberg rundenlang den vierten Platz mit seinem knallroten, schlicht mit Gold abgesetztem Spyder, bis er nach der 8. Runde vor den Boxen hielt und von der Anstrengung des pausenlosen Kurvenfahrens ohnmächtig wurde. Sein Reservist fuhr das Auto dann gemächlich bis zum Ende. Auch der in Schweden lebende junge Berliner Kaiser, der kürzlich bei einem schwedischen Rennen vier SL „angestrichen" hat, zeigte sich auf dem Spyder gut zuhaus, fuhr sehr sicher und belegte einen in diesem illustren Feld anständigen 7. Platz.

Helfrich hatte das Pech, im kleinen Karussell des „Schwalbenschwanzes" vom dichtauf folgenden Behra im wahrsten Sinne des Wortes aus der Partie gestoßen zu werden, als er mit seinem Spyder unmittelbar vor Behra langsamer wurde. Er drehte sich und landete auf der Böschung. Aber auch vorher war er nur im Mittelfeld mit von der Partie.

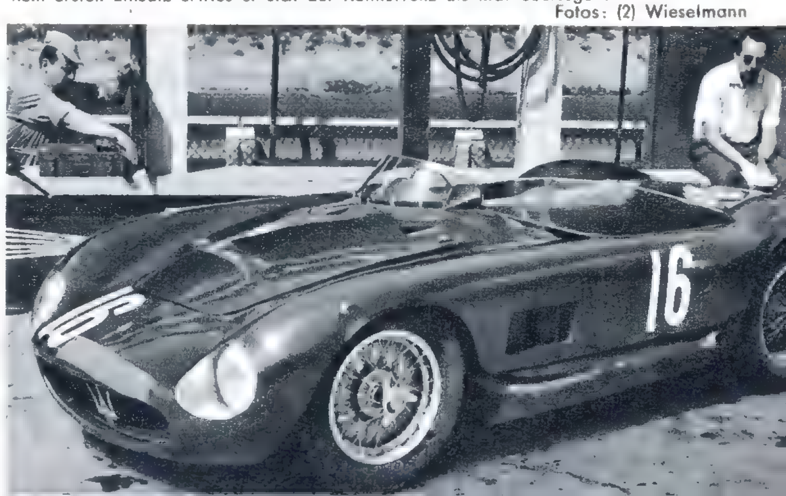
Der Verlauf des Rennens in dieser Klasse ist rasch erzählt. Am Start, der nach Le Mans-Art durchgeführt wurde, kam Linge am schnellsten weg, dicht hinter ihm Nogueira und Kaiser, während die EMW von Rosenhammer und Barth einfach stehenblieben, bis sie von den Ersten auf der Gegengeraden wieder passiert wurden. Frankenberg eroberte sich bald die Spitze und wurde erst in den Eschbach-Abwärtskurven vom nachdrängenden Behra überholt. Hinter diesem kam Barth dann auf, der trotz seinem schlechten Start nach der ersten Runde schon hinter Behra lag. Frankenberg mußte dann auch noch Rosenhammer vorbeiziehen lassen, man spürte ihm die Folgen seines schweren Trainingssturzes doch an. Er hatte sich einen Rückenwirbel geprellt, mehr aber noch werden ihm die psychologischen Folgen behindert haben. Aber er fing sich nach der 5. oder 6. Runde und begann nun, Rosenhammer anzugreifen. Nach ein paar Runden hatte er ihn überholt und abgeschüttelt und behauptete einen sicheren 3. Platz hinter Behra und Barth, bis dieser liegenblieb. Später verlor auch Rosenhammers EMW an Leistung, trotzdem übernahm Barth den Wagen, um noch ein paar Punkte für die Meisterschaftswertung zu retten. Er brachte ihn auf einen guten dritten Platz.

Behra fuhr den Maserati souverän. Nach einigen schnellen Eingangsrunden, die seine weite Überlegenheit deutlich gemacht hatten, begnügte er sich mit einer Maximaldrehzahl von 7000 U/min und fuhr das Rennen, niemals gefährdet und mit kerngesundem Auto, überlegen nach Hause. Der

Aus dem Eisenacher EMW ist jetzt eine ausgereifte Konstruktion geworden. Der mit drei Weber-Doppelvergasern ausgerüstete Sechszylinder leistet jetzt bei 7000 U/min 135 PS.



Der neue Maserati 1,5 Liter-Rennsportwagen gibt bei 8000 U/min 140 PS ab. Bei seinem ersten Einsatz erwies er sich der Konkurrenz als klar überlegen.
Fotos: (2) Wieselmann





Der sympathische Franzose Jean Behra, Mannschaftskapitän von Maserati, gehört heute neben Fangio und Moss zu den besten Rennfahrern der Welt.
Foto: Molter

erste Start dieses neuen Anderthalbliters aus Modena wurde so zu einem überzeugenden Erfolg, an dem auch Porsche ein wenig teil hat, weil die Getriebesynchronisierung für den Maserati in Zuffenhausen entwickelt wurde. Der DDR-Mann Thiel konnte kurz vor Schluß noch den Spyder-Fahrer Seidel überholen, weil dieser 10 Liter nachtanken mußte, und so hinter seinem Markenkollegen Barth den vierten Platz für EMW retten.

Zugleich mit den Rennsportwagen der 1500er Klasse waren jene der 750er Klasse gestartet, durchweg italienische Stanguellini sowie französische Panhard und DB. Weiterhin befanden sich die Gran Turismo- bzw. Spezial-Serientourenwagen der Klassen bis 1000, bis 1300 und bis 1600 ccm auf der Strecke. Während in den beiden größeren Klassen durchweg Porsche-Wagen das Feld ausmachten, gab es in der 1000 ccm-Klasse je 2 DKW und Renault und drei Panhard. Insgesamt befand sich die beträchtliche Anzahl von 60 Automobilen auf der Strecke.

Die beiden Dreizylinder-DKW von Mantzel und dem Schweizer Brugger, auf rund 48 PS bei 18 Liter pro 100 km Rennverbrauch gebracht, machten zunächst eine ausgesprochen gute Figur und wurden auch beide gut gefahren. Mantzel startete übrigens mit den von ihm entwickelten Schwingnaben. Leider fielen beide Wagen aus. Und zwar wurde Mantzel disqualifiziert, weil er seinen Wagen an den Boxen anschob, als der Anlasser ausfiel. Er lag zu diesem Zeitpunkt klar in Führung. Gut hielt sich Helm Glöckler auf seinem kleinen, rund 40 PS leistenden Renault, konnte aber nicht verhindern, daß ihm der von Blancher gesteuerte Panhard davonlief.

Bei den 750er Rennsportwagen enttäuschten die als sehr schnell bekannten Stanguellini; offenbar waren ihre Fahrer trotz den 60 PS der kleinen Autos nicht den vielfältigen Anforderungen des Nürburgringes gewachsen. Selbst die DKW fuhren ihnen auf und davon. Der Le Mans-Sieger Chancel siegte hier mit seiner aerodynamischen Panhard-Flunder vor einem der für den Nürburgring viel besser geeigneten Stanguellini.

Wirklich heiß wurde wieder einmal in den beiden Porsche-Klassen (serienmäßige Coupés bis 1300 bzw. 1600 ccm) gekämpft. Bei den Kleineren war es das Rennen *eines* Mannes: des jungen Grafen Berghe von Trips, der heute zweifellos mit Abstand der beste Mann auf diesem Auto ist. Er fährt elegant, immer auf demselben Strich, risikolos und dabei unglaublich schnell. Sein Durchschnitt von 110,1 km/st für die 502 km Nürburgring entspricht Rundenzeiten von durchschnittlich 12,25 Minuten — einschließlich der Tankpause, und das gefahren mit einem 1300er Motor! Auch Strähle zeigte in dieser Klasse eine ausgezeichnete Leistung. Allerdings verfügten beide Fahrer über Super-Super-Motoren.

Überhaupt konnte man im Rennfahrerlager Wunderdinge von manchen Motoren hören. Da soll es 1500er Super mit 90 PS bei 6500 U/min geben und vieles andere mehr. Tatsache ist, daß die Herrichtung bestimmter Motoren in Privatfahrerkreisen eigene Prüfstände und Ingenieure erforderlich macht. Man sah auch Weber-Doppelvergaser in Porsche-Coupés und glaubte, mit Bestimmtheit Sperrdifferentiale beim Kurvenfahren registrieren zu können. Dies alles kann natürlich nicht der Sinn der Sache sein. Ich schlage vor, daß man zukünftig die drei Sieger jeder der Gran Turismo-Klassen auf einen für diesen Zweck aufgestellten Bremsstand stellt (der BV wird sicherlich gern zu diesem Behufe einen fahrbaren Prüfstand abstellen) und auf dem Wege über die Antriebsräder die Motorleistung mißt. Liegt sie mehr als 10 % über dem katalogmäßigen Wert, kann das Auto nicht mehr als serienmäßig angesprochen werden.

Was im übrigen so ein 1500er Stoßstangenmotor aushält, hatte der ebenso gut fahrende wie equipierte Götze Gelegenheit, zu beweisen. Er lag unangefochten an der Spitze der 1600er Gran Turismo-Klasse, als ihm kurz nach der Hälfte des Rennens der II. und IV. Gang ausfielen. So fuhr er rund 200 km Nürburgring im Renntempo nur mit dem I. und III. Gang, den Motor ständig mit 6000 U/min drehen lassend — aber dann riß wegen Überdrehens ein Ventil ab. Doch Götze fuhr mit zwei Zylindern im III. Gang als Sieger in neuer Rekordzeit über die Ziellinie.

Eine besondere Tragik umwittert das Schicksal von Victor Spingler aus Winnenden, der zusammen mit Graf Trips, Götze, dem Schweizer Heuberger, Nathan und dem Schweden Kronegard zu den schnellsten und eindrucksvollsten Fahrern der Gran Turismo-Klassen zählte. Er hielt bis zur letzten Runde einen sicheren zweiten Platz hinter Götze und wurde vom Rundfunksprecher nach dessen Zieldurchfahrt schon als 2. Sieger gemeldet — aber er sollte das Ziel nie mehr erreichen. Eingangs der Rechtskurve, die in den Schwalbenschwanz hineinführt und etwa 110 km/st zuläßt und eine reine III. Gang-Kurve darstellt, fuhr er, der in zwei Monaten heiraten und den Rennsport an den Nagel hängen wollte, im IV. Gang mit viel zu hohem Tempo geradeaus weiter, als existiere die Kurve gar nicht. Beim senkrechten Aufprall auf die unter der Bahn durchführende Straßenböschung wurde er getötet. Augenzeugen dieses bislang unerklärlichen Unfalls werden gebeten, uns ihre Wahrnehmungen zu schildern; Spinglers Familie möchte gern Aufklärung haben. Aber was immer sich auch ergeben mag: wir können ihn nicht wieder in unsern Kreis zurückrufen. Er war ein lebensstrotzender, sympathischer und braver Mann. Und es muß so schnell geschehen sein, daß er nichts mehr davon gespürt hat . . .

Der verwegen und nicht immer ganz risikolos fahrende Schwede Kronegard kam vor Rolff als Zweiter ein, während Heuberger schon vorzeitig ausscheiden mußte.

Bleibt schließlich noch ein Punkt zu erörtern, der mir von Wichtigkeit scheint. Es ist das Thema „fremde Hilfe". Da hat sich neben manchen andern z. B. der portugiesische Marquis Mascarenhas mit seinem Spyder auf einer Ölspur im Brünnchen gedreht und war mit dem Heck in Fahrtrichtung auf der Böschung stehengeblieben. Alle seine Versuche, wieder freizukommen, blieben ergebnislos, bis einige Zuschauer sich erbarmten. Im Nu war er wieder auf der Strecke und wurde prompt wegen Inanspruchnahme fremder Hilfe disqualifiziert. Ein solcher Passus in den Sportgesetzen ist natürlich purer Unsinn und führt höchstens — wie in Le Mans passiert — dazu, daß auf den im Weg stehenden Wagen noch ein anderer drauffährt. Sowohl in England wie in USA wird dieser Passus daher nicht mehr angewandt, sofern es darum geht, Fahrzeuge wieder flottzumachen, die durch ihre Lage andere behindern können. Es wäre nicht mehr als vernünftig, wenn man es bei uns in Zukunft ebenso hielte. *H. U. Wieselmann*

Ergebnisse:

1500-ccm-Rennsportwagen: 1. Jean Behra (Maserati) 4:02:13,4 Std. = 124,1 km/st (neuer Rekord); 2. Richard von Frankenberg (Porsche) 4:04.29,8 = 123,1 km/st; 3. Arthur Rosenhammer/Edgar Barth (EMW) 4:06:12,8 = 122,3 km/st; 4. Paul Thiel (EMW) 120,7 km/st; 5. Wolfgang Seidel (Porsche) 120,6 km/st; 6. Hermann Linge (Porsche) 120,4 km/st; 7. Gert Kasier (Porsche); 8. Joseph Jeser (Porsche); 9. Robert Dutuit (Porsche); 10. Filipe Nogueira (Porsche).

Gran Turismo-Klasse bis 1300 ccm: 1. Graf Berghe von Trips (Porsche) 4:33.24 = 110,1 km/st (neuer Klassenrekord); 2. Paul Ernst Strähle (Porsche) 109,6 km/st. Stand der Meisterschaft: 1. Graf von Trips und Paul Strähle (je 11 Punkte).

Gran Turismo-Klasse bis 1600 ccm: 1. Rolf Götz (Porsche) 4:33:43,5 = 110,0 km/st (neuer Klassenrekord); 2. H. Kronegard (Porsche) 109,0 km/st; 3. Friedrich Viktor Rolff (Porsche) 108,7 km/st. Stand der Meisterschaft: 1. Rolf Götz, 18 Punkte, 2. Helmut Zick, 11 Punkte, 3. Hans Plaut und Viktor Rolff, je 9 Punkte.

Rennsportwagenklasse bis 750 ccm: 1. Pierre Chancel (Panhard) 4:41:01,2 = 107,0 km/st (neuer Rekord); 2. Giorgio Cecchini (Stanguellini) 103,7 km/st; 3. Raymond Stempert (Panhard) 103,5 km/st; 4. Annemaria Peduzzi (Stanuellini) 102,8 km/st.

Gran Turismo-Klasse bis 1000 ccm: 1. Jacques Blanchet (Panhard) 5:13:39,4 = 96,0 km/st; 2. Helm Glöckler (Renault) 95,9 km/st; 3. Hendrik Beckers (Renault) 93,7 km/st.

Stand der deutschen Meisterschaft: 1. von Frankenberg, 18 Punkte, 2. Edgar Barth, 11 Punkte, 3. Paul Thiel, 10 Punkte, 4. Wolfgang Seidel und Josef Jeser, je 7 Punkte.

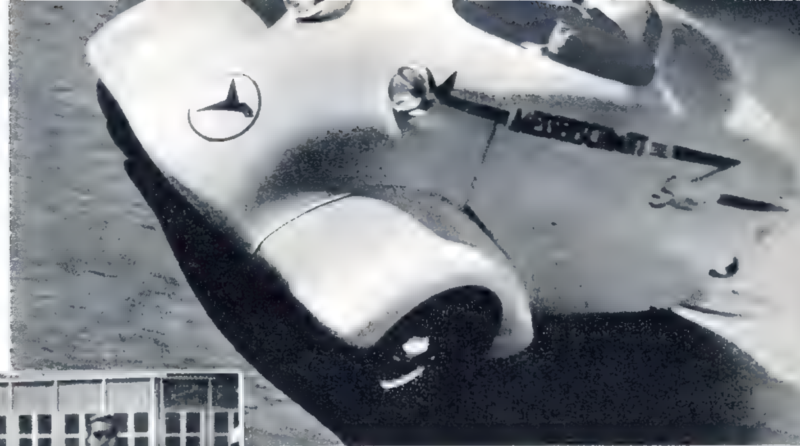
Mannschaftspokal: 1. Mannschaft der Firma Porsche mit den Fahrern von Frankenberg, Seidel und Linge.

Clubpokal: ADAC-Gau Nordrhein mit den Fahrern Götze, Graf von Trips und Viktor Rolff

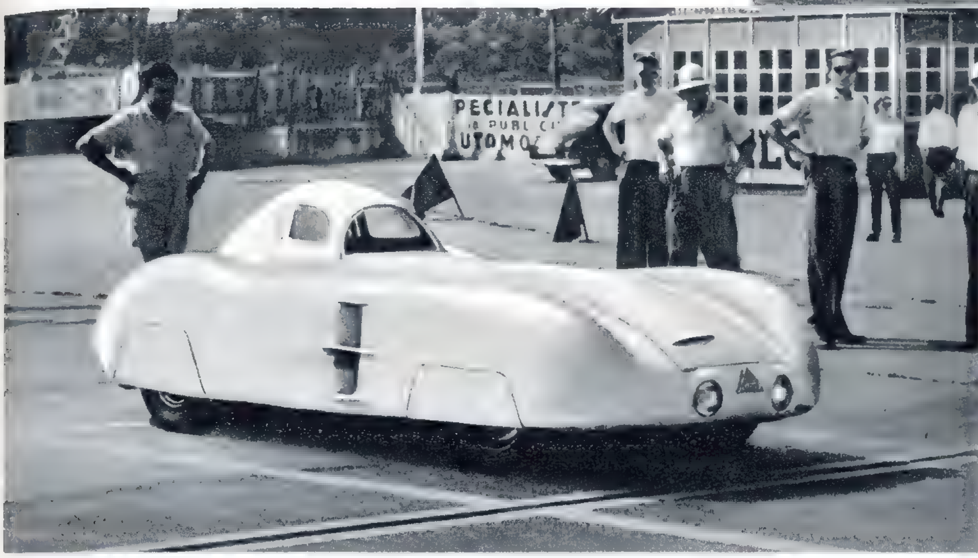


Jean Behra am Steuer des neuen Maserati. Foto: Strenger.

Rekorde der Kleinsten



Der Messerschmitt Kabinenroller 200 Super während der Rekordfahrt auf dem Hockenheimring.



Start des 386 ccm-Lloyd-Stromliniers zu Rekordversuchen auf der Bahn von Linas-Montlhéry bei Paris

In der Absicht, die Leistungsfähigkeit des beim Seitenwagen verwendeten 386 ccm-Zweitaktmotors zu beweisen, führten die Lloyd-Motoren-Werke auf der Bahn von Linas-Montlhéry Langstreckenfahrten durch, die sich über eine Strecke von 10 000 km ausdehnten. Sie setzten dabei ein Fahrzeug ein, das in Fahrwerk und Motor der Serie entsprach und nur eine von dem Wiesbadener Sportwagenfahrer Schäufele entwickelte Stromlinien-Karosserie hatte. Der Wagen erreichte damit eine Spitzengeschwindigkeit von 150 km/st. Die Rekordversuche wurden bei prachtvollem Wetter und einer Temperatur von 30° im Schatten mit den Fahrern Schäufele, Brudes und Ricker ohne wesentliche Störungen durchgeführt, lediglich durch Ölverlust im Getriebe trat eine Unterbrechung von 5 Minuten ein. Insgesamt stellte das Lloyd-Team 13 internationale Rekorde der Klasse bis zu 500 ccm auf und legte die 10 000 km-Distanz mit einem Gesamtdurchschnitt von 125,14 km/st zurück. Fahrerwechsel wurde bei jedem Tankstellenaufenthalt alle 500 km vorgenommen.

Etwa zur gleichen Zeit fuhr Messerschmitt mit dem Kabinenroller auf dem Hockenheimring Rekorde für Dreiradfahrzeuge der Klasse bis 250 ccm. Die Fahrten wurden angesetzt, um die leistungstechnischen Grenzen des Kabinenrollers zu untersuchen. Zu diesem Zweck wurde bei einem serienmäßigen Fahrzeug die Verdichtung des 200 ccm-Sachs-Zweitaktmotors auf über 8:1 erhöht sowie die Betriebsdrehzahl durch etwas längere Steuerzeiten und einen Vergaser mit 27 mm Durchlaß auf 5500 U/min gesteigert, um den verwendeten Aral-Kraftstoff voll ausnützen zu können. Ferner erhielt der Karosserieaufbau durch einige Veränderungen eine strömungstechnisch noch günstigere Form. Außerdem wurde an Stelle des 14 Liter fassenden Tanks ein solcher mit 30 Liter Inhalt eingebaut. Bremsen, Lenkung, Federung, Dämpfung usw. blieben der Serie entsprechend, da es darauf ankam, das Verhalten des Fahrwerks bei höherer Geschwindigkeit zu studieren.

Um die Beschleunigung vor allem im oberen Geschwindigkeitsbereich zu verbessern und das Getriebe nach der Stadtkurve besser auszunützen, wurden die Gänge anders übersetzt, so daß im ersten 45, im zweiten 80, im dritten 100 und im vierten etwa 120 km/st erreicht wurden. Die Übertragungskabel für Gas, Kupplung und Bremse wurden doppelt ausgelegt. Mit Absicht wählte man den Hockenheimring als Rekordstrecke, um die Lenkeigenschaften bei schneller Kurvenfahrt und die Sicherheit der Bremsen beim Anbremsen aus hoher Geschwindigkeit unter Verhältnissen, wie sie bei einer normalen Straße gegeben sind, zu studieren. Die Fahrt war teilweise durch starken Bodennebel erschwert, wurde aber trotzdem programmgemäß über eine Dauer von 24 Stunden durchgeführt. Als Fahrer standen Bönsch, Eisele, Fend, Rathjen, Dr. Schwind und Stumm zur Verfügung. Der vorgeschriebene Ballast von 60 kg wurde in Form von Bleiplatten mitgeführt.

Betrachtet man nun die erreichten Durchschnittswerte, so muß man zugeben, daß es allein schon fahrerisch eine Leistung darstellt, mit einem Kabinenroller Geschwindigkeiten von an die 120 km/st zu fahren und noch dazu auf einer Straße wie der Hockenheimring, die verschiedentlich ganz schöne Wellen aufweist. Es ist anzunehmen, daß Messerschmitt die bei den Rekorden gewonnenen Erfahrungen in einer sportlichen Version des Kabinenrollers zum Ausdruck bringen wird, da die Rekordfahrten ja auch zur sportlichen Betätigung mit Kleinfahrzeugen anregen sollen.

Günther Molter

Die Rekorde

Strecke/Zeit	Geschwindigkeit
Lloyd:	
500 Meilen	141,1 km/st
6 Stunden	141,2 km/st
1000 km	141,5 km/st
1000 Meilen	141,7 km/st
12 Stunden	141,5 km/st
2000 km	132,5 km/st
24 Stunden	117,3 km/st
2000 Meilen	119,2 km/st
5000 km	123,3 km/st
48 Stunden	125,6 km/st
5000 Meilen	127,9 km/st
72 Stunden	124,5 km/st
10 000 km	125,14 km/st
Messerschmitt:	
50 km	106 km/st
50 Meilen	107 km/st
100 km	107 km/st
100 Meilen	107 km/st
500 km	106 km/st
500 Meilen	106 km/st
1000 km	106 km/st
1000 Meilen	106 km/st
2000 km	105 km/st
1 Stunde	107 km/st
2 Stunden	107 km/st
3 Stunden	107 km/st
4 Stunden	106 km/st
5 Stunden	106 km/st
6 Stunden	106 km/st
7 Stunden	106 km/st
8 Stunden	106 km/st
9 Stunden	106 km/st
10 Stunden	106 km/st
11 Stunden	106 km/st
12 Stunden	106 km/st
24 Stunden	103 km/st

Runde um Runde

In der letzten Zeit verdichten sich immer mehr die Meldungen, nach denen Fangio und Moss im nächsten Jahr für italienische Firmen starten. Hierzu erklärte uns Moss, daß er sehr gerne auch 1956 für Mercedes-Benz fahren würde. Da nun die Daimler-Benz AG sich ab 1956 nicht mehr an Grand Prix-Rennen beteiligt, halten wir es durchaus für möglich, daß die beiden Weltklassefahrer auf italienischen Formel 1 - Rennwagen antreten werden. Beide haben sie eine ausgezeichnete Chance in der Weltmeisterschaft, die sie sicher wahrnehmen wollen. Trotzdem können sie nebenher noch die großen Sportwagenrennen auf dem Mercedes-Benz 300 SLR bestreiten. Fahrer vom Format eines Fangio oder Moss sind heute sehr selten und man dürfte ihnen kaum den Wunsch versagen können, an den Grand Prix - Rennen teilzunehmen. Für welche Firma nun die zur Zeit besten Rennfahrer der Welt außer Mercedes-Benz noch zur Verfügung stehen werden, dürfte im Augenblick noch nicht endgültig geklärt sein. Fangios alte Liebe zu Maserati ist ebenso bekannt wie die Tatsache, daß Ferrari nicht zum erstenmal bestrebt ist, Moss in seine Mannschaft zu bekommen. Für den Sport wäre es sehr interessant, diese beiden Fahrer in verschiedenen Lagern zu sehen. Was Fangio betrifft, so fährt er viel lieber Renn- als Sportwagen.

*

Als letztes Wagenrennen der deutschen Saison 1955 führt der A. v. D. am 25. September auf der Berliner Avus den Großen Preis von Berlin durch. Er ist offen für Gran Turismo-Fahrzeuge bis 1300 und 2000 ccm und Seriensport- sowie Rennsportwagen bis 1500 ccm. Während die erste Kategorie 20 Runden gleich 166 km zurückzulegen hat, fahren die Sportwagen auf der 8,3 km langen Strecke 30 Runden gleich 249 km. An interessanten Teilnehmern finden wir vier EMW, von Frankenberg auf dem Porsche 550 Spyder und evtl. einen Maserati mit Jean Behra am Steuer.

*

Durch einen unglücklichen Start beim Großen Preis der Nationen auf der Monza-Bahn verlor H. P. Müller jede Aussicht auf den Weltmeistertitel der 250 ccm-Klasse. Die 20 Sekunden, die er zu spät vom Start kam, fehlten ihm bei der Entscheidung. Sieger wurde der Italiener Ubbiali auf MV-Agusta vor Baltisberger (NSU), Miller (NSU), H. P. Müller (NSU) und Lomas (MV-Agusta). Damit fiel der Weltmeistertitel der 250 ccm-Klasse an den Engländer Lomas. Wir bedauern es wirklich, daß sich NSU nicht entschließen konnte, Grundsätze Grundsätze sein zu lassen und dem großen alten Mann des deutschen Motorradsportes eine Rennmax zu geben, die ihm am Ende einer so großartigen Laufbahn den überragenden Erfolg überhaupt hätte bescheren und eine Weltmeisterschaft nach Deutschland bringen können. Die 125 ccm-Konkurrenz gewann ebenfalls Ubbiali auf MV-Agusta. Hobl und Wünsche wurden auf DKW vierter bzw. fünfter. Bei den 350er siegte Dale (Moto Guzzi) vor Lomas (Moto Guzzi). Hobl konnte nach schwerem Kampf mit seiner DKW den fünften Platz belegen. In der Klasse der Seitenwagen bis 500 ccm siegten Noll/Cron auf BMW. Die 500 ccm-Kategorie gewann überraschend Masetti auf MV-Agusta vor den Gilera-Fahrern Armstrong und Duke.

*

An die 160 kg Gewicht in Form von Kraftstoff schleppen Grand Prix-Rennwagen mit sich. Da dieser Kraftstoff meist in Hecktanks (mit Ausnahme von Lancia und Ferrari „Supersuqualo") untergebracht ist, verändert sich die Hinterachsbelastung und somit die Fahreigenschaft eines Rennwagens während eines 500 km langen Grand Prix. Die bei den Mercedes-Benz-Rennwagen verwendete Pendelachse erlaubt nun einen negativen Radsturz (Räder nach innen geneigt), was von den Konstrukteuren als vorteilhaft für die Straßenlage bezeichnet wird. Um diesen Vorteil auch bei sich entleerendem Tank geltend zu machen und die Federung an die veränderten Bedingungen anzugleichen, die durch den Kraftstoffverbrauch hervorgerufen werden, ist der Mercedes-Benz-Rennwagen mit einer Zusatzfederung ausgestattet. Diese wird eingeschaltet, wenn der Tank halb geleert ist. Die Federung erfolgt dann nicht nur über die Drehstäbe, sondern darüber hinaus noch über die zugeschaltete Zusatzfederung in Form einer kleinen Spiralfeder, die durch Entlastung eines Öldruckkolbens in Tätigkeit tritt.

*

An der Rennstrecke von Reims-Gueux wird zur Zeit schwer gearbeitet, um den von der französischen Regierungskommission gemachten Sicherheitsauflagen gerecht zu werden. In den nächsten Tagen findet nun in Paris eine Sitzung des Innenministeriums statt, auf der Monsieur Roche, der Generalsekretär des veranstaltenden Automobil-Clubs der Champagne, hofft, die Genehmigung zur Durchführung des Großen Preises von Frankreich für den 2. oder 9. Oktober zu erhalten. Wir begrüßen die Initiative und die Verantwortungsfreude der französischen Sportsleute, die genau wie die Holländer, Schweden und Italiener beispielhaft vorangehen und sich sehr für den Sport einsetzen.

*

Giuseppe Farina hat seine Rücktrittsabsichten widerrufen und wird in Monza einen Ferrari steuern . . . Mercedes-Benz untersucht zur Zeit die Möglichkeit eines MB 300 SLR-Startes bei dem erstmals zur Durchführung gelangenden Großen Preis von Venezuela für Rennsportwagen . . . Der neue 2,5-Liter-Bugatti-Rennmotor befindet sich jetzt auf dem Prüfstand . . . Der Mercedes-Benz 300 SL der Lüttich–Rom-Lüttich-Sieger Gendebien/Stasse war mit Englebert-Reifen ausgerüstet . . . Gendebien siegte auf Mercedes-Benz 300 SL bei der Dolomitenfahrt Stella Alpina . . . Gesamtsieger der österreichischen Berglandfahrt wurde in der Tourenwagen-Klasse der Deutsche Hartmann auf DKW-Sonderklasse. Acht DKW-Fahrer errangen acht Goldmedaillen und sechs Bergland-Pokale . . . Prinz und Prinzessin Birabongse bekamen einen Sohn . . . Hans Baltisberger holte sich auf NSU beim Großen Motorradpreis der Tschechoslowakei in der 350 ccm-Klasse den ersten Platz . . . Neben NSU tragen sich auch BMW und Moto Guzzi mit der Absicht, den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord für Motorräder anzugreifen . . . Den Nürburgring besichtigte die ONS und stellte fest, daß die in den letzten Wochen durchgeführten besonderen Maßnahmen den Zuschauern ausreichend Schutz vor evtl. Unfällen bieten . . . Die internationalen Klassenrekorde von Lloyd und Messerschmitt wurden auf Dunlop-Reifen gefahren . . . Verschiedene Porsche-Siege gab es beim Skarpnaeck-Rennen in der Nähe von Stockholm. Auf einem Porsche 1500 ccm Super gewann der Schwede Hammarlund die Gran Turismo-Klasse bis 2000 ccm; in der Seriensportwagen-Klasse belegte Nathan auf Porsche 550 Spyder den 2. Platz hinter einem 2 Liter Maserati. Er wurde ebenfalls Zweiter auf Porsche Spyder bei den Rennsportwagen, wo sich der Engländer Bueb auf Cooper den Sieg sicherte . . . Mr. Vandervells Techniker arbeiten an einem Spezial-Vanwall-Formel 1 mit Stromlinien-Karosserie.

*

Am 18. September startet der italienische Automobil-Club zum zweitenmal seine Italien-Rundfahrt für Touren-, Gran Turismo- und Seriensportwagen. Die Fahrt endet nach sechs Etappen, bei denen verschiedene Geschwindigkeits-, Berg-, Brems- und Beschleunigungsprüfungen zu absolvieren sind, mit einem Geschwindigkeitstest auf der Bahn von Castelfusano. Ausschreibungen sind zu erhalten von dem Sekretariat der 2. Giro Automobilistica d'Italia, Via Galileo Galilei 7, in Mailand.

*

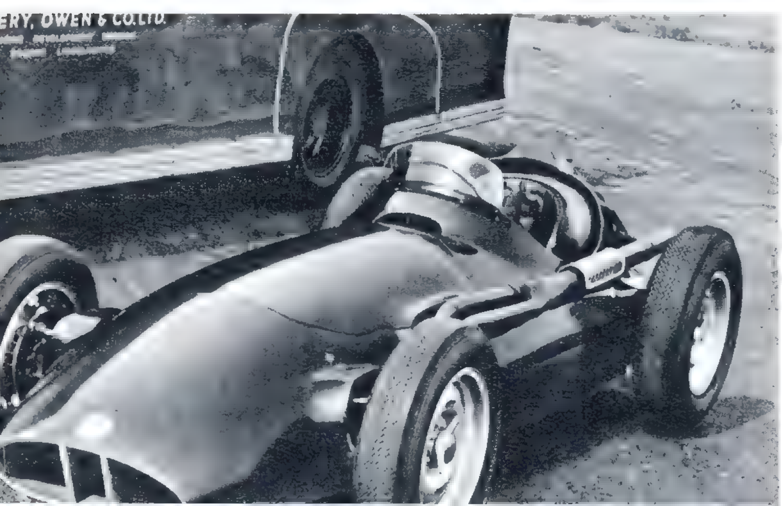
Schon am Montag nach dem Großen Preis von Italien auf der Monzabahn fliegt die Mercedes-Benz-Rennmannschaft nach dem nordirischen Belfast, um am 17. September an der International Ulster Tourist Trophy auf der Dundrod-Rundstrecke teilzunehmen. Dort starten Fangio, Moss und Kling auf dem Mercedes-Benz 300 SLR. Die Ulster-TT wird für die Sportwagenweltmeisterschaft gewertet. Die schärfsten Gegner der Mercedes-Benz sind ein Werks-Jaguar mit Hawthorn, mehrere Ferrari mit Castellotti, Taruffi, Maglioli und Gendebien sowie eine Aston-Martin-Mannschaft mit Walker/Poore, Parnell/Salvadori und Collins/Brooks als Fahrer. Taruffi startet bekanntlich in Sportwagenrennen auf Ferrari, da er nur für den Formel 1-Rennwagen mit der Daimler-Benz AG einen Vertrag hat.

*

Stirling Moss, der für den Großen Preis von Italien für sich einen Mercedes-Benz-Rennwagen mit kurzem Chassis und Stromlinien-Karosserie vorschlug, äußerte in England, daß die Beanspruchungen durch die Fliehkräfte und die Übergangsfugen der Betonsegmente in den Steilkurven der neuen Monza-Bahn außergewöhnlich stark seien. Er habe schon nach wenigen Runden steife Arme gehabt und das Fahren als ziemlich schmerzhaft empfunden, da es sehr viel Anstrengungen erfordere, mit dem Rennwagen schnell durch diese Kurven zu fahren. Mercedes-Benz ist von dem Vorschlag, die Wagen nur mit halbvollem Tank starten zu lassen und nach der Hälfte des Rennens einen Stop zum Nachtanken sowie zur Überprüfung von Fahrwerk und Reifen einzulegen, nicht begeistert, da die Techniker die Ansicht, vertreten, daß die Mercedes-Benz-Rennwagen auch mit vollen Tanks auf der neuen Bahn stabil sind und die Continental-Reifen die 500 km-Distanz ohne weiteres bewältigen. Gümo

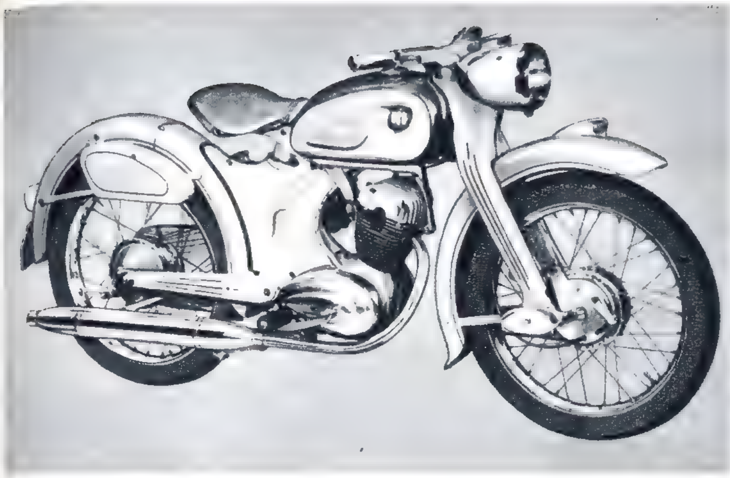
Der neue 2,5 Liter BRM

Der lang erwartete BRM — Englands neuester Formel 1-Rennwagen — ist fertiggestellt und wird in Kürze erscheinen. Er ist kleiner als die meisten seiner Konkurrenten, und wird von einem quadratisch ausgelegten Vierzylinder-Motor von 2,5 Liter angetrieben, bei dem die Bohrung größer ist als der Hub. Zwei obenliegende Nockenwellen steuern die in einem Winkel von 90° zueinanderstehenden Ventile. Der Motor ist zur Zeit mit zwei Weber-Doppelvergasern ausgerüstet, es werden aber Versuche mit Benzineinspritzung durchgeführt. Über die Leistung, des mit Doppelzündung ausgestatteten Motors, geben die Konstrukteure noch keine Auskunft.



Der Rahmen des BRM ist eine Rohrkonstruktion. Die Kraftübertragung erfolgt unter dem Fahrersitz hindurch auf das hinter der Dion-Hinterachse angeordnete Vierganggetriebe. Die Brennstofftanks sind im Heck und in Fahrzeugmitte untergebracht. Vor der Windschutzscheibe wird über eine Eintrittsöffnung Frischluft für den Fahrer zugeführt, die am Fahrzeugende wieder austritt.

Die Vorderräder sind einzeln an doppelten Dreieckslenkern aufgehängt, und zwar nicht in der Art wie beim 1,5 Liter 16 Zylinder Kompressor-BRM, der Kurbellenker, ähnlich den bei Porsche verwandten, aufwies. Alle vier Räder haben öl-pneumatisch arbeitende Stoßdämpfer Während die Scheibenbremsen vorne an den Rädern liegen, wurde hinten eine einzelne Scheibenbremse neben das Differential montiert, so daß der Wagen nicht eine vier-, sondern eine dreifache Bremse erhielt. Der neu BRM ist nicht mehr länger ein nationales Projekt, sondern befindet sich jetzt in den Händen der Owen Racing Organisation, die von dem reichen Industriellen A. G. B. Owen finanziert wird, der eine bedeutende Stellung innerhalb der britischen Motor-Industrie einnimmt. Die Konstruktion des neuen BRM ist möglichst einfach gehalten, um die bei dem überkomplizierten früheren BRM aufgetretene Störungsanfälligkeit möglichst auszuschalten. Die Fertigstellung der Konstruktion wurde durch einen Verkehrsunfall des Chefkonstrukteurs Peter Berthon sechs Monate verzögert. *Gordon Wilkins*



NSU-Superfox 125 ccm – Viertakt

Die schroffe Erhöhung der Haftpflichtprämien für Motorräder hat die kleinen Klassen wieder interessant werden lassen. Die vorhandenen Typen bis 150 ccm sind aber durchweg ältere Konstruktionen, die bei allen unbestreitbaren Qualitäten doch nicht mehr ganz dem neuesten Stand der Motorradtechnik entsprechen. Deshalb kann man der neuen Superfox von NSU gute Chancen zugestehen, zumal der Viertakter hinsichtlich Leistung, Wirtschaftlichkeit und Geräusch wesentliche Vorteile zu bieten hat. Die Superfox hat die Schubstangen-Ventilsteuerung wie die NSU-Max, Hubraum 123 ccm, Leistung 8,8 PS bei 6500 U/min, Kraftstoff-Normverbrauch 2,7 Liter/100 km, Eigengewicht ohne Kraftstoff und Öl 116 kg, Höchstgeschwindigkeit nach Werksangaben 95 km/st mit zwei Personen. Schwinge vorn und hinten, Federweg vorn 90 mm, hinten 75 mm, Bremsdurchmesser 140 mm, große Bremsfläche von insgesamt ca. 140 cm². Preis: DM 1420.—.

Das elastische Textilleder „Napaflex"

Es gab eine Zeit, in der man selbst Autopolster mit Wachstuch bezog. Die Haltbarkeit ließ zu wünschen übrig, die Beschichtung blätterte ab und das Gewebe kam zum Vorschein. Auch mit dem Aussehen wäre man heutzutage nicht mehr zufrieden, denn die Beschichtung glanzte und war mit Leder nicht zu vergleichen.

Die Entwicklung ging weiter, es folgte auf dieses Material das Nitro-Kunstleder und daran anschließend das PVC-Textilleder. Inzwischen ist es gelungen, ein PVC-Textilleder solcher Qualität zu erreichen, daß es auch im Oberflachenaussehen dem für diesen Verwendungszweck üblichen Naturprodukt (Leder) nicht mehr nachsteht. Statt der bisher gebräuchlichen Bezeichnung „Kunstleder" sagt man deshalb jetzt „Textilleder"

PVC-Textilleder setzt sich aus dem Träger, der, je nach Verwendung, aus Gewebe verschiedener Konstruktionen, Qualitäten und Stärken besteht, zum anderen aus der Beschichtung zusammen. Die Anforderungen an das Gewebe, an dessen Reißfestigkeit, Stichausreißfestigkeit, Ein- und Weiterreißfestigkeit sowie an seine Dehnung sind bekannt. Die Beschichtung soll geschmeidig, knickfest, kratzfest und gegen Wärme und Kälte unempfindlich und widerstandsfähiger als Leder sein Trockene, staubabweisende Oberfläche mit ledergleichem Charakter ist unabdingbar Zudem kann der Forderung zeitgemäßer Hygiene durch eine einfache Reinigung mit Wasser, Seife, Rei, Fewa, Pril oder gleichartiger Waschmittel mühelos Rechnung getragen werden. Die für andere Werkstoffe üblichen Pflegemittel sind nicht erwünscht. Textilleder braucht keine Nahrung

Die Verarbeitung geschieht in der jedem Polsterer bekannten Weise. Man tut sich und dem Material einen Gefallen, wenn man es in guter Zimmertemperatur verarbeitet, weil das Material thermoplastisch beschichtet ist, also unter Wärmeeinfluß noch geschmeidiger wird. Serienproduzenten von Polsterungen lassen das Fließband durch einen Heizkanal (nicht über 60 Grad) laufen und geben unmittelbar nachher von Hand die letzte Form

Diese guten Eigenschaften konnte die Herstellerin des „Napaflex", die Firma Konrad Hornschuh AG. in Weißbach (Württ.), nur mit für diese Fabrikation neuen Materialien und Arbeitsmethoden erreichen. Was das für den Verarbeiter bedeutet, liegt auf der Hand. Vorbei ist aller Ärger mit nicht elastischen Stoffen, denn Napaflex ist dehnbar und schmiegt sich faltenlos um alle Rundungen, Ecken und Einbuchtungen und spart dadurch dem Verarbeiter bei besserer Arbeit und schönerer Paßform viel Zeit. Außerdem ist es allen sonstigen schon bisher bekannten Forderungen, wie Farbechtheit, Hitze- und Kältebeständigkeit, Abrieb- und Kratzfestigkeit, gewachsen.

Selbst nach stundenlanger, pausenloser Benutzung der Sitze verliert es die bei jedem Polstersitz entstehenden Sitzfalten in aller Kürze und geht wieder in seine Ausgangsstruktur zurück. Napaflex ist ein fortschrittliches, weiches und elastisches, praktisches, schönes und gestaltungsfreudiges Polstermaterial. Seine neuen und besonderen Eigenschaften sowie die ansprechenden Farben ermöglichen eine wertvolle und elegante Polsterung in Personenwagen, Omnibussen und selbst bei anspruchsvollsten Polstermobeln

Auslandsreisen

Reisen bildet, aber Reisen kostet. Man kann es auch umgekehrt sagen: Reisen kostet, aber Reisen bildet. Nur sind die Kosten um ein Beträchtliches höher, denn so viel kann man unterwegs gar nicht lernen, wie man ausgibt.

Leberecht Wagner trat 1955 von Hamburg aus mit seiner Frau eine Auslandsreise an. Nicht länger als sechs Wochen und auch nicht in die überozeanischen Länder, nein, sie blieben in greifbarer Nähe eines der europäischen Reiseländer, wobei schamhaft verschwiegen sei, ob sie nun nach Italien, Spanien, Frankreich, Holland oder Jugoslawien fuhren. Sechs Wochen hatten sie sich vorgenommen, aber nach vierzehn Tagen kamen sie schon wieder zurück.

„Wieso seid ihr schon wieder da, Leberecht?"

„Unser Geld war zu Ende!"

„Unmöglich, Leberecht! Ihr hattet euch doch nach den Prospekten ausgerechnet, was ihr braucht, und habt das Doppelte mitgenommen?"

„Das Dreifache sogar!" sagt Leberecht, „aber es schmolz dahin wie die Butter in der Sonne. Schon am Bahnhof begann es. Der Gepäckträger verlangte ein Sündengeld. Es war nicht etwa das Doppelte oder das Dreifache, wofür man hierzulande zwei Koffer zum Wagen trägt, das Zehnfache reichte nicht. Es konnte unmöglich die gesetzliche Gebühr sein, aber wir wollten uns nicht zu ihm hinstellen und streiten, da bereits einige Leute unseren Verdruß bemerkten und näher kamen. Ich zahlte ihm also, was er verlangte. Der Chauffeur, der uns zum Hotel brachte, hatte die Taxe überhaupt nicht eingeschaltet. Es wäre nicht üblich, erwiderte er auf meinen bescheidenen Einwand, hierzulande wären alle Leute Ehrenmänner, man könnte schon Vertrauen zu ihm haben, zu ihm, einem Sohn seines Volkes. Für den Fahrpreis, den uns dieser Sohn seines Volkes abnahm, konnte er leicht seinen Wagen neu lackieren lassen, was dieser dringend notwendig hatte. Das Zimmer im Hotel ging in seiner Pracht weit über unsere Erwartung. Der Preis allerdings ebenfalls. Meine Frau und ich sahen uns stumm an. Es hatte uns im wahren Sinne des Wortes die Rede verschlagen. Was hier ein Tag kostete, dafür lebten wir daheim mit den Kindern eine ganze Woche. Mir blieb nichts übrig, wollte ich die Schatten auf dem Gesicht meiner lieben Frau, die sich weigerte, die Koffer auszupacken, verschwinden lassen, als zum Portier hinunterzugehen. Ich legte ihm zum Vergleich mit dem geforderten Preis den Prospekt seines Hotels vor, den er mir kürzlich zugesandt hatte. Er nahm ihn mit zwei Fingern wie etwas Abscheuliches, Minderwertiges, hob ihn hoch, ließ ihn in den Papierkorb fallen und sagte wie ein Fürst zum andern Fürsten beim Betrachten des Fußvolkes: ‚Touristenklasse!'

Dabei waren wir ja Touristen, wir gehörten nicht zu den Hochstaplern, Steuerbetrügern, Defraudanten, Filmmanagern und eben solchen Leuten, denen meist ein anderer die Zeche bezahlt. Ich fand bei dem Portier kein Verständnis für meine wohlfeileren Wünsche, er stellte mir frei, meine Koffer wieder vom Zimmer in die Halle hinunterholen zu lassen, was ich auch wieder nicht wollte, da es mir vor den zahlreich Herumsitzenden zu auffällig und peinlich gewesen wäre. Wir blieben. Wir hätten nicht bleiben sollen. Denn alles, was wir in der Folge erlebten, war mit der gleichen Kreide geschrieben. Es ist hier Landessitte, zu handeln. Wir wollten nicht auffallen, wir taten es nicht. Ich zahlte, was man verlangte, und man verlangte immer mehr. Meine Frau ließ sich den Kopf waschen. Der Friseur nahm einen Preis, für den man in Hamburg einen ganzen Elefanten reinigt. Ich ließ mir die Hose bügeln. Als ich sie mir vor zwei Jahren kaufte, kam es auf nicht viel mehr. Für eine Orange verlangte man von uns den Wert des Baumes, auf dem sie gewachsen war. Man schröpfte uns hinten und vorn, man servierte uns einen Wein, der nicht auf der Karte, dafür aber dreistellig auf der Rechnung stand, für die Kosten einer Bootsfahrt erreichte Columbus Amerika, sogar die Bettler forderten von uns mehr als das, wofür sie sonst bei anderen Leuten Danke sagen."

„Sie haben es sich gefallen lassen?"

„Wir mußten", sagte Leberecht.

„Warum mußten Sie?"

„Wir hatten uns vorgenommen, so zu reisen, daß wir nirgendwo Verdruß und Ärger hinterließen. Wir wollten nicht streiten, nicht rechtbehalten, wir wollten still und bescheiden bleiben, damit nicht die Leute, wie sie es so gern tun, hinter uns her sagten: ‚So sind sie, die Deutschen im Ausland . . .'"

„So sind sie, die Deutschen im Ausland!" sagten die Leute trotzdem hinterher, „sie haben keine Art zu leben! Überall zahlen sie widerspruchslos das Geforderte, sie verderben uns die Preise, alles wird durch sie teurer, weil sie eben schon wieder viel zu viel Geld haben! Immer wieder sind es die Deutschen!"

Jo Hanns Rösler

Aufgepicktes

Das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung veröffentlichte kürzlich folgende offizielle Mitteilung an die Presse: „Um sich von dem Fortgang der in erheblichem Umfang angelaufenen Bauarbeiten zur Weiterführung der Bundesautobahnen im Rahmen des Verkehrsfinanzgesetzes zu überzeugen, wird der Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm, in der Zeit vom 15. bis 19. August folgende fünf Streckenabschnitte bereisen: . . .“ — Nicht zu Unrecht unterstellt das „Handelsblatt“ dem erstaunten Leser dieser Mitteilung die Frage: Ja, was tut denn der Herr Bundesminister für Verkehr eigentlich an denjenigen Tagen, an denen er kein offizielles Kommuniqué über seine Tätigkeit herausgibt? Eine derartige Inspektionsreise dürfte doch schließlich zu seinen üblichen Obliegenheiten gehören, über die so etwas wie einen Hofbericht herauszugeben absolut keine Veranlassung besteht.

*

Ein Polizeihauptwachtmeister hatte sich jüngst vor Gericht wegen Unterschlagung von aus gebührenpflichtigen Verwarnungen vereinnahmten Geldern zu verantworten. Bei dieser Gelegenheit sagte der Angeklagte aus, jeder in Bad Nauheim stationierte Verkehrspolizist müsse pro Tag mindestens fünf Verkehrssünder „erwischen“ und gebührenpflichtig verwarnen. Es hätte sich deshalb bei den Beamten eingebürgert, bei wesentlichen Überschreitungen des „Solls“ einige Verwarnungen erst für den nächsten Tag zu buchen. Auf die Frage des Verteidigers, ob die Zahl der monatlich erteilten Verwarnungen und Strafanzeigen für die dienstliche Beurteilung der Beamten eine Rolle spiele, verweigerten die Dienstvorgesetzten die Aussage.

*

Von einem Schwabenstreich, den sich das dortige Straßenbauamt geleistet hat, berichtet die „Göttinger Presse“. Beim Gasthof und Fernfahrer-Heim „Plackkrug“ in Eddigehausen parken die schweren Lastzüge auf der belebten Bundesstraße 3, was zwar durchaus zulässig, dem reibungslosen Ablauf des Straßenverkehrs aber nicht gerade nützlich ist. Der große Parkplatz beim Gasthof kann jedoch nicht benutzt werden, weil sieben meterhohe Markierungssteine, jüngst hier gesetzt, die Zufahrt zu diesem versperren. Der Wirt hatte vor gar nicht langer Zeit mit behördlicher Genehmigung den Straßengraben kanalisieren und dann zuwerfen lassen, damit eine Zufahrt zu seinem Parkplatz vorhanden war, auf daß die Lastzüge seiner Gäste ungefährdet und ungefährdend parken können. Aber das Stück zwischen der Bundesstraße und dem Parkplatz gehört der Straßenbauverwaltung, und ebendiese setzte die meterhohen Markierungssteine, angeblich um den zum Gasthaus führenden 1,10 Meter breiten, kaum begangenen Fußweg zu markieren. Und deshalb stehen jetzt die Lastzüge wieder auf der Straße herum, der eigens dafür geschaffene Parkplatz aber bleibt ungenutzt. Ein Mopedfahrer ist auf diese Weise neulich dort schwer verletzt worden. Wenn die zuständige Versicherung auf Draht ist, macht sie der für den Schwabenstreich verantwortlichen Behörde den Prozeß.

*

Die Kieler Polizei wünscht keine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge, wie sie von der Stadtverwaltung für verschiedene Straßen erwogen wird. Diese Ansicht begründete Kiels stellvertretender Polizeichef, Polizeirat Thedens, mit dem Hinweis, daß Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr nicht gleichbedeutend mit Rücksichtslosigkeit sei. Aus den Statistiken ergebe sich, daß die Unfallziffern nicht maßgebend durch die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkungen beeinflußt wurden.

*

Hätten wir doch in unserem Ländle viele Polizeichefs, die so vernünftig sind wie der Polizeirat Thedens. In Wiesbaden beispielsweise scheint so ein Mann dringend zu fehlen. Dort wurde nämlich auf Wunsch der Polizei die Geschwindigkeit in mehreren Hauptverkehrsstraßen erneut begrenzt, und zwar auf 50 km/st. Auf einigen breiten Ausfallstraßen Wiesbadens will man dagegen — entgegen dem Wunsch der Polizei! — keine Geschwindigkeitsbegrenzung einführen. Der Vorsitzende der Wiesbadener Verkehrsdeputation kommentierte: „Wir wollen nicht die Geschwindigkeit beschränken, um etwas zu verbieten, sondern um die Verkehrssicherheit zu fördern.“

*

An einer Autobahnbaustelle mit Überholverbot überholte trotz des Gegenverkehrs ein Wagen aus Italien einen Lastzug, wobei er ein entgegenkommendes Motorrad streifte und das darauf sitzende Ehepaar schwer verletzte. Es stellte sich heraus, daß der italienische Wagen lediglich für 500 000 Lire (3500 DM) gegen Sachschaden haftpflichtversichert ist, jedoch nicht gegen Personenschaden. Da dem Gericht die Voraussetzungen für einen Haftbefehl gegen den italienischen Fahrer nicht gegeben schienen, konnte dieser sofort heimreisen und ist für die Strafverfolgung durch ein deutsches Gericht nicht mehr greifbar. Die Polizei aber stellte den Wagen als Kaution für eine eventuelle Entschädigung der Verletzten sicher. Die Besitzer des Wagens haben sich hierüber über das italienische Konsulat beschwert, weil sie sich für das Verhalten ihres Chauffeurs nicht verantwortlich fühlen. Der Chauffeur hatte angegeben, er habe die Tafel „Nicht überholen“ nicht lesen können, da er der deutschen Sprache nicht mächtig sei, ferner sei das neu eingeführte internationale Überholverbotszeichen in Italien noch nicht bekannt. — Schon seit Jahren fordern wir, daß einreisende Ausländer, so sehr wir sie als willkommene Gäste schätzen, genauso haftpflichtversichert sein müssen wie die deutschen Autofahrer. Daß aber allzuviel stets nur in den Wind geredet wird, das ist der große Kummer nicht nur von *Meck*





Steuer, Recht, Versicherung

Autoreparaturen bei unseren Gästen aus dem Ausland

Der lebhafte Ausländer-Reiseverkehr in der Bundesrepublik bringt naturgemäß auch ein Ansteigen der Schadenfälle mit sich, an denen ausländische Kraftfahrer beteiligt sind.

Immer wieder ergeben sich Schwierigkeiten für die deutschen Geschädigten und Anspruchsteller dadurch, daß bei den Unfällen meistens weder die Nummer der im Besitz der ausländischen Kraftverkehrsversicherten befindlichen grünen internationalen Versicherungskarte noch die Anschrift des ausländischen Versicherers richtig festgestellt wird. Diese Angaben sind aber notwendig, damit der HUK-Verband als zuständiges deutsches Büro für die Behandlung aller von Ausländern in der deutschen Bundesrepublik angerichteten Kraftverkehrs-Haftpflichtschäden schnellstens das Erforderliche im Interesse der Geschädigten veranlassen kann.

In diesem Zusammenhang muß auch nochmals darauf hingewiesen werden, daß die grüne internationale Versicherungskarte nicht hilft für die Verfolgung eigener Ersatzansprüche des geschädigten Ausländers, insbesondere auch nicht für die Bearbeitung etwa vorhandener eigener Kasko-Versicherungen. Die deutschen Kfz.-Reparaturwerkstätten, die ausländische Kraftfahrzeuge aus Anlaß eines Schadenfalls in der Bundesrepublik reparieren, müssen daher stets prüfen, ob die Reparatur als Haftpflichtschaden von einem etwa schadenstiftenden deutschen Kraftfahrer bzw. dessen Haftpflichtversicherer ersetzt werden muß oder aber, ob der ausländische Kasko-Fahrzeugversicherer auf Grund seiner für Deutschland gültigen Police diese Schäden bezahlen muß. Im Zweifel ist daher die schriftliche Zustimmung dieses ausländischen Kasko-Versicherers herbeizuführen.

Auch wer beim Überholtwerden „fahrlässig" seine Geschwindigkeit steigert, wird bestraft

Nach der Straßenverkehrsordnung macht sich bekanntlich strafbar, wer seine Geschwindigkeit erhöht, während er überholt wird. Das Oberlandesgericht Celle hat nun erstmals entschieden, daß man gegen diese Vorschrift auch fahrlässig verstoßen kann.

Ein Pkw-Fahrer wurde von einem Motorradfahrer eingeholt. Etwa 100 m fuhr letzterer neben dem Auto her, ohne daß es ihm gelang, dieses zu überholen. Der Autofahrer, der während der ganzen Zeit stur geradeaus sah, beschleunigte nämlich sein Fahrzeug. Ihm konnte nicht nachgewiesen werden, daß er den Motorradfahrer bemerkt hatte.

Trotzdem verurteilte ihn der Strafsenat des OLG Celle (1 Ss 42/55). Er ging dabei davon aus, daß für den Überholenden kein allgemeines Gebot besteht, vor dem Überholen durch Hup- oder Blinksignale seine Überholungsabsicht anzuzeigen. Daraus, so folgerte das Oberlandesgericht, ergebe sich für den eingeholten Kraftfahrer die Pflicht, von sich aus „unter Ausnutzung aller ihm zumutbaren Möglichkeiten" darauf zu achten, ob er überholt werde. Er müsse also von Zeit zu Zeit die Fahrbahn nach hinten beobachten. Gegen diese Pflicht könne er auch fahrlässig verstoßen. „Gerade die Notwendigkeit, den Überholungsvorgang objektiv auf eine möglichst kurze Zeit zu beschränken, erfordert die Bestrafung auch eines nur fahrlässigen Zuwiderhandelns gegen die diesen Zweck verfolgende Vorschrift der Straßenverkehrsordnung. Die Geschwindigkeitserhöhung des überholten Verkehrsteilnehmers während des Überholungsvorganges ist auch dann strafbar, wenn er das Überholen nur fahrlässig nicht erkannt oder während des Überholens die Erhöhung der Geschwindigkeit fahrlässig vorgenommen hat", heißt es wörtlich in diesem beachtenswerten Urteil. Dr. G.

Selbstmord als Folge eines Verkehrsunfalls

Auch ein Selbstmordversuch kann zu den Folgen eines Verkehrsunfalls gehören, für die der am Unfall Schuldige aufkommen muß. Diese überraschende Entscheidung fällte das Landgericht München in einem Zivilprozeß (4 O 309/51).

Ein Motorradfahrer hatte bei einem Zusammenstoß mit einem Lastwagen einen komplizierten Oberschenkelbruch sowie zahlreiche andere Verletzungen erlitten. Der Oberschenkelbruch bereitete dem Verletzten ungewöhnlich große Schmerzen. Drei Monate nach dem Unfall verübte er daher einen Selbstmordversuch, bei dem er sich das rechte Auge ausschoß. In seiner Klage vor Gericht verlangte er von der Versicherung des am Unfall schuldigen Lastwagenfahrers auch Ersatz für den durch den Selbstmordversuch entstandenen Schaden. Es handle sich um eine Unfallfolge, weil er den Selbstmord wegen der bis zur Unerträglichkeit gesteigerten Oberschenkelschmerzen begangen habe.

Das Gericht entschied, daß die Haftpflicht der Versicherung auch die Schäden aus dem Selbstmordversuch umfasse. Der Unfall sei nach ärztlichem Gutachten für diesen Selbstmordversuch ursächlich gewesen. Infolge des schweren Oberschenkelbruchs und des damit zusammenhängenden langwierigen und sehr schmerzhaften Krankenlagers sei die seelische Widerstandskraft des Klägers so geschwächt worden, daß er in einer Art von Panikstimmung Selbstmord begehen wollte. Deshalb handle es sich bei dem Verlust des rechten Auges um einen „unfallbedingten Spätschaden", für den die Versicherung hafte. Dr. G.

Gilt ein Jeep als Zugmaschine oder als Personenwagen?

Der Bundesfinanzhof — Urteil vom 18. 5. 1955 — hat sich mit der Frage befaßt, ob ein Jeep, der als Zugmaschine verwendet wird, als Personenkraftwagen oder als Zugmaschine anzusehen und zu versteuern ist. Er kam zu folgendem Ergebnis: Ein Jeep, der als Vorspann für Zugleistungen ausgestattet und als solcher verwendet wird, gilt trotzdem steuerrechtlich als Personenkraftwagen, solange er mit vier Personensitzen ausgestattet ist. Werden jedoch die Rücksitze entfernt, so daß außer dem Führersitz nur noch ein Sitz für einen Beifahrer vorhanden ist, so verliert der Jeep seine Bestimmung zur Beförderung von Personen. Allerdings dürfen die entfernten Rücksitze nicht wieder ohne weiteres eingebaut werden können. Dieser Forderung kann zweckmäßigerweise dadurch Rechnung getragen werden, daß über dem Raum hinter den beiden Vordersitzen eine Abdeckplatte angenietet wird. Der Jeep ist dann steuerlich als Zugmaschine anzusehen. Dr. H.

Neue Bücher

Industria Automobilistica Italiana 1955

Herausgegeben von der A.N.F.I.A.A., Corso G. Ferraris 61, Torino, Italien, Preis 500 Lire

In diesem prächtigen Kunstdruckband, den der Verband der italienischen Automobilindustrie herausgibt, wird eine vollständige Übersicht über das Produktionsprogramm der italienischen Personen- und Lastwagenfabriken gegeben. Zahlreiche Fotos von Sonderkarosserien ergänzen die Darstellung der Serienfabrikate. Auch die Rennwagen von Ferrari, Lancia und Maserati sind behandelt, ebenso die zahlreichen „Derivate", also die Sportwagen von Abarth, OSCA, Siata, Stanguellini, Zagato usw. Es gibt unseres Wissens keine andere Publikation, die derart vollständig die vielgestaltige Automobilproduktion Italiens aufzeigt. O.

Maserati „Vittorie 1926—1954"

Die Officine Alfieri Maserati in Modena, weltberühmt durch ihre erfolgreichen Sport- und Rennwagentypen, gab im Frühjahr dieses Jahres eine interessante, geschmackvoll aufgemachte Firmenchronik für die Freunde ihres Hauses heraus. Es ist ein Kunstdruckband in großem Format, dessen hervorragende Bilder die wichtigsten der zahlreichen Rennwagentypen sowie deren Fahrer zeigen und beschreiben, es ist ein stattliches „Goldenes Buch", das alle Maserati-Siege in 25 Rennjahren aufzeigt. Jeder Autoliebhaber wird sich glücklich schätzen, diesen bunten Band zu besitzen. O.

Kraftfahrzeugsteuergesetz

mit Durchführungsbestimmungen, Textausgabe mit Verweisungen und Sachverzeichnis, C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung München 1955, 86 Seiten DIN A 6, kartoniert DM 2.50.

Die Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 5. Juli 1935 sind durch das Verkehrsfinanzgesetz vom 6. April 1955 in wesentlichen Teilen aufgehoben und neugefaßt bekanntgemacht worden. Der vorliegende Band (in Form der bekannten „Roten Textausgabe" von Beck) enthält diese Neufassung.

Autokarte Griechenland

Maßstab 1 : 600 000, Kartographische Anstalt Freytag-Berndt und Artaria, Wien VII, Vertrieb in Deutschland: Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, Gutenbergstr. 21, DM 4.60.

IRO-Karte „Benelux"

Iro-Straßen- und Reisekarte Nr. 183: Belgien, Niederlande, Luxemburg, vielfarbig, Maßstab 1:400 000, Format 84 × 118 cm, IRO-Verlag, München 2, Karlstr. 55, Preis DM 3.80, Neuausgabe mit Campingplätzen.

Sehenswürdigkeiten der Schweiz

Diese Karte ist mal was anderes: sie dient in erster Linie dazu, während der Fahrt auf alles Sehenswerte hinzuweisen. So kommt z. B. auf der Col du Pillon-Route wunderbar der Unterschied der drei verschiedenen Hausformen heraus, bei beachtenswerten Bauwerken ist nicht nur das Erstellungsjahr, sondern auch der Baustil angegeben, sehenswerte Orte und lohnende Ausblicke sind gekennzeichnet, auf beachtenswerte Museen wird hingewiesen und auf hunderterlei anderes, wo man sonst vorüberfährt. Alles in allem eine hübsche Ergänzung zu jeder Straßenkarte der Schweiz. (Herausgegeben von Shell [Switzerland] Zürich.) U. S

Das Kraftfahrzeug-Handwerk

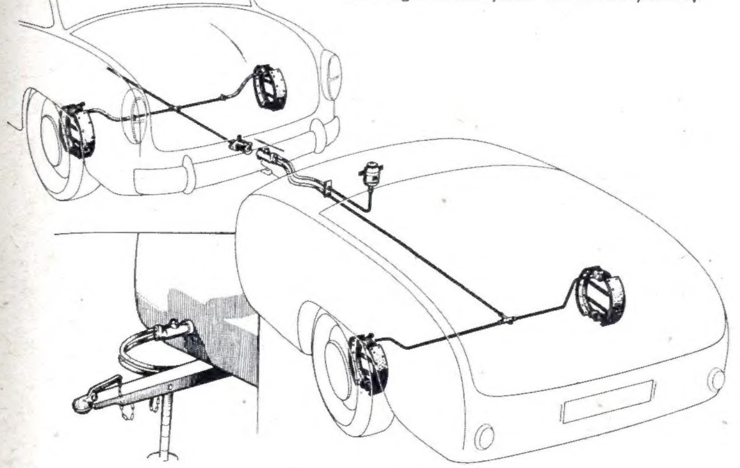
von Ober-Ing. Heinz Fiebelkorn, Direktor der Meister-Lehrwerkstatt für das Kraftfahrzeug-Handwerk, Heide (Holstein). 2., erweiterte Auflage. Industrie- und Handelsverlag Walter Dorn GmbH., Bremen-Horn. 403 Seiten, DM 15.—, 422 Abbildungen und 5 eingelegte mehrfarbige Schautafeln, in Halbleinen DM 38.—.

Grundlegende Bücher über das Kraftfahrzeug gibt es viele, aber nicht alle sind gut zu nennen. Die erste Auflage des vorliegenden Buches durfte sich — ähnlich dem „Peter" — Standardwerk nennen. Der gesamte Stoff ist natürlich mit den Augen des Praktikers gesehen und enthält sich deshalb generell des Kommentars über Wert und Unwert mancher Konstruktionen. Behandelt sind sowohl die Motoren nebst Zubehörteilen und Dieselmotoren, das Triebwerk, das Fahrwerk, die elektrische Anlage, Kraft- und Schmierstoffe. Die eigentliche Fehlerfeststellung ist etwas zu kurz gekommen, so daß man annehmen darf, es kam dem Autor mehr auf eine generelle Darstellung des Kraftfahrzeugs an als auf ein ausgesprochenes Hilfsmittel für den Werkstattmann. Insofern stehen Inhalt und Titel des Buches nicht ganz im Einklang. Das Bildmaterial ist ausgesprochen gut gewählt, leider aber nur in der Strichwiedergabe (die allerdings überwiegt) gut gedruckt. Sorgfältigere Redigierung wäre angebracht gewesen, was Interpunktion, Formelsetzung und Druckfehler angeht. Mit 38.— DM ist das Buch nicht gerade billig und hätte sorgfältigere Behandlung seitens des Verlages verdient. bk.

Richtig bereifen

Eine Übersicht über das umfangreiche Programm der Continental-Reifen und über deren zweckmäßige Verwendung vermittelt diese Broschüre. Die vielfältigen Wünsche, welche Fahrzeugfabriken und -benutzer an die Bereifung stellen, haben eine derartige Ausweitung des Reifenprogramms mit sich gebracht, daß Conti heute annähernd 300 serienmäßig gefertigte Kraftfahrzeug-Reifentypen aufweist, ohne die in Sonderfertigung hergestellten vielen Rennreifentypen.

Anhänger-Bremssystem mit ATE-Hydrakup

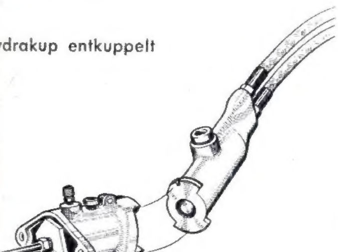


ATE-Hydrakup

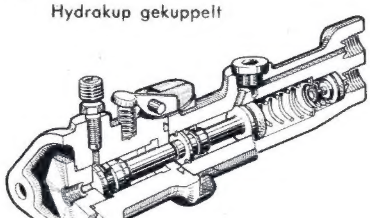
Zwar schreibt das Gesetz für Anhänger an Personenwagen erst dann eine eigene Bremsanlage vor, wenn sein zulässiges Gesamtgewicht das halbe Eigengewicht des Zugwagens um 75 kg überschreitet, doch ist es klar, daß der ungebremste Anhänger stets an der Substanz der Zugwagen-Bremsanlage zehren, diese schneller erschöpfen und vor allem den Bremsweg erheblich verlängern wird. Wo solche Anhänger eigene Bremsen aufweisen, handelt es sich um sogenannte Auflaufbremsen, deren Wirkung erst dann einsetzen kann, wenn der Zugwagen merklich bremst. Auch hier also wird die Zugwagenbremse in Mitleidenschaft gezogen.

Wünschenswert ist auch beim Anhänger eine hydraulische Bremse, die sofort mit der Bremse des Zugwagens in Aktion tritt. Es macht keine Schwierigkeit, den Anhänger damit auszurüsten, wohl aber, was den schnellen Anschluß des Anhängers bzw. dessen Entkoppeln betrifft. Hierfür wurde die ATE-Hydrakup der Alfred Teves KG. geschaffen. Die beiden Kupplungsteile schließen je für sich die hydraulische Anlage absolut dicht ab. Beide enthalten kleine Kölbchen, die mit der Trennfläche der Kupplung eben abschneiden und im gekuppelten Zustand dicht aneinanderliegen. Wird nun die Bremse des Zugwagens betätigt, dann preßt der Flüssigkeitsdruck den Kolben aus dem Kupplungsteil des Zugwagens heraus, und dessen Bewegung teilt sich dem Kupplungsteil des Anhängers mit, dieserart auch dort Druck erzeugend, der die Radbremszylinder der Anhängerbremse ansprechen läßt. Die Kolben der Kupplungshälften können im Interesse verschiedener Abstimmung beider Bremssysteme aufeinander verschieden groß gewählt werden. In jedem Fall spricht die Anhängerbremse jedoch sofort mit der Zugwagenbremse an, d. h. alle sechs Räder werden gleich wirkungsvoll und schnell gebremst, was im Sinne guter Spurhaltung, also größerer Fahrsicherheit, ist. Mit einem so ausgerüsteten Anhänger kann man unbesorgt auch bei Nässe und Eis sowie im starken Gefälle bremsen. Nicht zuletzt für den Wohnwagen und Zeltanhänger ist die Hydrakup eine gute Sache. bk.

Hydrakup entkuppelt



Hydrakup gekuppelt



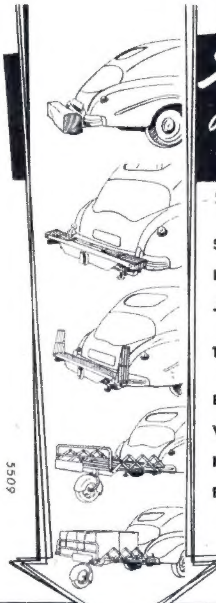


Ich wünsche, daß die Polizei
mein Freund und nicht mein
Gegner sei.
So handeln viele andre auch, –
das ist bei Quickly-Fahrern
Brauch!

NSU **Wohl dem, der eine Quickly hat!**

Übrigens: Die NSU-Quickly hat nur eine Kette. Das bedeutet geringere Wartung und geringeren Verschleiß!

DM 495.- (Anzahlung DM 95.-)



Autoporter der ideale Lastenträger

- Steuer-, zulassungs- und versicherungsfrei
- Stört nicht am Wagen
- Benötigt keine Garage
- Jederzeit vorhanden und betriebsbereit
- Trägt schwere Lasten und auch sperrige Güter
- Erlaubt jegliches Rückwärtsfahren
- Verteuert den Betrieb nicht
- Hält die Spur
- Bedeutend billiger als ein Normal-Anhänger

Preis DM 475.–
+Anbauteile je nach Wagentyp

5509

PANZER TEL.52153 · FS 089611
hat alles fürs Auto **BONN-C**

Alleinvertrieb für die Bundesrepublik

IHR WAHLSPRUCH ZUR IAA: **BICO**

Prüfe alles
und
wähle das Beste

Wir bitten um Ihren Besuch — Halle 14
BIEL, GLANER & CO., ITZEHOE — Stand 505
Älteste Spezialweberei für

Kokos-Automatten

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN
(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW-Sport 328 (Roadster), 2 Ltr., 55 PS, Motor neu überholt (mit Garantie), gepflegtes Fahrzeug, in tadellosem Allgemeinzustand, fahrbereit, bar DM 2800.— zu verkauf. Angeb. unter 4965 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2020/1274

BMW-Cabriolet 327, in gut. Zustand, zu kaufen ges. Angebote unter 4970 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2021/1274

BMW 328, 315er Motor, zu verkaufen. Renate Rumpf, München 42, Schrottstraße 20. 2022/1274

Chassis 327, fünffach neu bereift, bester Zustand, mit Getriebe ohne Motor **DM 1400** abzugeben. Schleicher & Co., München, Boschetsriederstr. 125. 2023/1274

CITROEN

Immer **gute** gebrauchte **Citroen-Pkw** beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 2034/1275

LANCIA

LANCIA-Generalvertretung
Emil UEBEL, Automobile
Frankfurt/Main, Günderrodestraße 5, Telefon 3 67 67
Neue Preise (Zollermäßigung) bisher
Lancia-Aurelia 2,3 Ltr. II. Serie DM 17 800.- (20 500.-)
„ -Appia 1060 ccm DM 11 400.- (12 880.-)
„ -Aurelia-Gran-Turismo 2,5 Ltr. DM 26 980.- (27 500.-)

MERCEDES

MERCEDES 170 VA
Baujahr 1951, in bestem Zustand, 55 000 km gel., mit Schonbezügen und Nebell.
günstig zu verkaufen
Angebote unter 4969 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 2033/1275

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.
403 Peugeot
KREFELD
Ostwall 103–105
REPARATUR
AN- und VERKAUF
ERSATZTEILE

PORSCHE

1,3 LTR. PORSCHE COUPÉ
schwarz, Baujahr 1952, in bestem Zustand, 4-fach RS-neubereift, Motor überholt
günstig abzugeben
Angebote unter 4967 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 2031/1275

Porsche-Coupé 1500, fischsilber, letztes Modell, absolut fabrikneuwertig, zu verkaufen. Angebote unter 4971 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Paulinenstraße 44. 2034/1275

PORSCHE Coupé, 1,5 Ltr.
in bestem Zustand **für DM 6900.- zu verkaufen.**
Baden-Auto, Freiburg/Br., VW- und Porsche-Großhändler 2024/1274

Verk. altershalber Porsche Coupé mit Radio u. Duplex-Bremsen, Modell 52. Rot. Preis 4900.— DM. VW wird evtl. in Zahlung genommen. Ferner 2 Conti-Reifen 6.50 × 19, fabrikneu, 30% billiger, 2 grundüberholte VW-Motoren für DM 1000.—. Angebote unter 4956 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2006/1273

Porsche-Motor, 1,3 Ltr., 20 000 km gefahren, wird Umstände halber sofort abgegeben. Angebote unter 4955 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2004/1272

RENNWAGEN

Rennwagen Formel III, Scampolo, zu verkaufen. Geeignet für Ausweisfahrer. Heinz Hennerici, Mayen, Reifsmühle 22. 2028/1274

VERITAS

1 Veritas-Rennsportwagen (Alu) mit kleinerem Motor, zugel. und verst., umständehalber zu verkaufen. Ang unter 4958 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2009/1273

VW

Wir suchen **Ersatzteile** für VW-Wehrmachts-Schwimmwagen. Angebote unter 4957 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2008/1273

VW-Cabr. Bauj. 1952
blau, in bestem Zustand, 50 000 km gelaufen
günstig abzugeben
Angebote unter 4968 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 2032/1275

VERSCHIEDENE

Sportzweisitzer-Cabriolet mit 2 Notsitzen, sehr moderne Form, Drews-Karosserie, VW-Motor, 7000 km. Liegesitz, Heizung, Radio, Suchscheinwerfer usw. Reifen 75%, in bestem Zustand, an Liebhaber für 3600.— DM gegen Kasse zu verkaufen. Angebote unter 4936 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2018/1274

MOTORRÄDER

Rassige, frisierte Horex 350 ccm, fahrbereit, mit vielen Extras, verkauft an schnell entschlossenen Liebhaber Peter Endres, Dillingen/Do. 2029/1274

überall *das gute* **GASOLIN**
und für die Freunde
der besonderen Benzol-Eigenschaften
unser **BENZOL-GEMISCH** (ohne Blei)

GASOLIN

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR UND SPORT

DIE NEUE PARKLEUCHTE



an jeden Pkw
passend
formschön
einfache
Konstruktion
preisgünstig

Zu beziehen durch den Fachhandel

HERMANN BOSCH & CO. · METALLWAREN
NURTINGEN-ZIZISHAUSEN (WURTTEMBERG)

Isgus



Modell TR
Die stabile und preiswerte
Zeit-stempeluhr
für Ihre Werkstätten

J. SCHLENKER-GRUSEN, SCHWENNINGEN A. N. 74
UHREN-UND APPARATEFABRIK

Bei Schmerzen bewährt.

Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit am Steuer. 1 – 2 Tabletten wirken zuverlässig schmerzlindernd und schaffen einen klaren Kopf.

Temagin

10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken

* VERSCHIEDENES *

Unlust, Müdigkeit - ade
Dagegen gibt es Franklin Tee
Der weltbekannte Franklin Tee, ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.



Wer kann helfen? Aktiver Motorsportler sucht dringend im Raum Stuttgart lohnende Nebenbeschäftigung gleich welcher Art für Abendstunden und sonntags. Angeb. erbet. unter 4939 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1977/1270



CIRCO (vorm. RONDO)
Auto-Kreis-Thermometer DM 6.— in Modefarben, Prospekte durch Alleinvertrieb Peter Fischer, München 23, Ungererstraße 5-A

X **Teller- und Kegelräder**, Achswellen, kpl. Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 2522. 2030/1274

Unsere Abteilung Automobil-Zubehör-Import
sucht Verbindung mit Firmen, die Neuheiten in Zubehör in der Auto- und Motorradzubehörbranche herstellen.
KÄSSBOHRER-KAROSSERI · SÖDERTÄLJE / SCHWEDEN · POSTBOX 112
Rückfr. a. d. Intern. Automobilausstellung Frankfurt mögl. 2026/1274

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung
Wochenendlehrgang in Hamburg 24./26. Sept. 1955 Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236



Trockenrasieren! Erst div. App. zu Hause **probieren! Kostenlos!** Ab 4,5 V. 20 Raten. Wohlenberg-Vertrieb Berlin 20; München 12; Hamburg 1/759

Sand im Oel
ist schlecht. Sind Stahlsplitter besser? Entfernen Sie aus dem Oel die durch Abnützung entstehenden Splitter mit Hilfe der ARGO-Magnetschraube. Ihr Fahrzeug lebt länger. (Nur auswechseln der Ölablaßschraube!)
Bezugsquellennachweis und Prospekt durch:
ARGO G.m.b.H. für Feinmechanik
Stuttgart W, Dürrstraße 7b

Weißwandige Reifen aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenta, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Camping-Artikel und Pelerinengaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz - Uerdingen/Rh., Postf.

Im ges. Bundesgebiet bestens eingeführt KFZ.-Zubehör-Vertriebsgesellschaft übernimmt laufend interessante **Neuerungen**, Angebote erbeten an:
Motor Companie Vertriebsgesellschaft m. b. H.
Frankfurt a. M. Adalbertstraße 31

„**Motoren-Frisieren**" (2- u. 4-Takt) v. „Töff-Töff" 3 DM. Plog, Hamburg 20, Edgar-Ros-Str. 6, III. 2027/1274

* STELLENANGEBOTE *

Große holländische Mercedes-Vertretung sucht einige ledige

Kraftfahrzeug-Monteure

Bewerbungen mit Angabe bisheriger Tätigkeit erbeten unter U. 7698 an **Anzeigengesellschaft**, Stuttgart W, Augustenstraße 82 B.

* STELLENGESUCHE *

Suche Stelle als Fernfahrer. Angebote erbeten unter 4966 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2025/1274

Billiger und schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in das AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

.... Hier ausschneiden! ....

An **Bestellzettel**

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text .... × gemäß obenstehendem Angebot auf:

....

....

....

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre-erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr. ....



Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.

Preis für einen Satz (2 Lampen) DM 12.50

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische **Diebstahlsicherung** eingebaut?
Preis DM 17.90



Elektro-magnetische **VENTILE** *für Gase und Flüssigkeiten*

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Die letzte Seite

Er zahlt noch drauf

Heinrich braucht ein Motorrad. Eine neue Maschine ist zu teuer. Also pilgert er zur Firma Schulze, die „30 gebrauchte Motorräder auf Lager“ hat. Heinrich prüft die Maschinen, bis er eine Zweihunderter entdeckt, die er gern sein eigen nennen möchte. Kostenpunkt: 800 DM. „Tadellos in Ordnung“, wird ihm gesagt, „Motor ohne Mucken, Bremsen und Schaltung bestens. Sehr preiswert.“ Heinrich schwingt in den Sattel und rattert zur Probefahrt los. Das Vehikel läßt sich fahren, aber, so überlegt Heinrich, sind 800 DM dafür nicht ein bißchen happig?

Der Zufall läßt ihn an Schulzes Konkurrenzladen vorbeikommen. „An- und Verkauf von Gebrauchtmotorrädern“ steht da groß geschrieben. Heinrich reitet der Teufel, er stoppt und führt scheinheilig „seine“ Maschine zum Verkauf vor. Der Ankäufer vom Dienst betrachtet sich die Zweihunderter, fährt eine Runde und durchbohrt anschließend mit seinen Augen die Eingeweide des Motorrades. „Recht klapprige Mühle, etliche Reparaturen sind fällig!“, meint er und taxiert auf — 250 DM! „Damit sind Sie gut bedient.“

Das ist jetzt Heinrich in der Tat. Er zieht sich samt Motorrad dezent und zur Firma Schulze zurück. Dort versucht er, den Kaufpreis von 800 DM herunterzuhandeln, mit denselben fachmännischen Einwänden, die er eben bei der Konkurrenz gehört hat. Die Antwort ist niederschmetternd. „Wir treiben doch keine orientalischen Sitten! Bei den 800 DM zahlen wir sowieso (fast) noch drauf.“

Heinrich verzichtet, und er denkt über die Geschäftsgebaren im Orient nach. Er kommt zu dem Schluß, daß wohl auch die deutschen Sitten nicht geradezu ideal sind . . . *H. H.*

Aus: Welt der Arbeit, Köln



„Ich hab mir einen Experten mitgebracht, wenn Ihre Angaben über den Wagen nicht stimmen, dann kriegen Sie's mit ihm zu tun, dafür ist er Fachmann.“



Bitte überholen . . . !

Ein Aachener Verkehrspolizist hatte Urlaub und – eine vorzügliche Idee. Schließlich wollte der Ordnungshüter während seiner freien Tage nicht nur Auto fahren, sondern sich auch dabei erholen. Und so zauberte er mittels Pinsel, Tusche und Papier dieses zugkräftige Schild. Nun kann er in beschaulichem Tempo die Gegend genießen und braucht sich keine Sorge mehr darüber zu machen, was „nach ihm kommt“. Foto Arnim Riedel

Unfäller

In Uruguay, Südamerika, soll laut „Esso-Tank-Post“ ein rotes Nummernschild für solche Kraftfahrer mit halbjähriger Verpflichtung eingeführt werden, welche einen Unfall verschuldeten, um den Verkehr vor „Unfällern“ zu warnen. Bei uns in Deutschland wären solche roten Punkte, die man statt Wechsel der Nummernschilder nehmen könnte, auch sehr erwünscht, übrigens z. B. auch blaue für solche Kraftfahrzeuge, die direkt oder indirekt auf Steuerzahlers Kosten laufen, und vielleicht goldene Punkte zur Auszeichnung der wenigen Kraftfahrzeuge, welche auf eigene Kosten betrieben werden, gekauft und bezahlt sind. *Wa. O.*

Straßenbauliche Zuständigkeiten

Wenn der Deutsche schon den Ausdruck „Zuständigkeit“ hört, wird ihm schlecht. Daß die anläßlich des VW-Volksfestes in Wolfsburg von Prof. Dr. Nordhoff beklagte unwirtschaftliche Flickerei auf unseren Straßen mit der Zersplitterung der Zuständigkeiten zu tun hat, das weiß man ja, — davon spricht man aber seitens der Obrigkeit nicht gern. Auf diesbezügliche Fragen wich der Herr Aufsichtsratsvorsitzende des Volkswagenwerks und Bevollmächtigte des Bundesfinanzministeriums, Prof. Oeftering, mit dem Hinweis aus, dazu wäre ein „staatswissenschaftliches Kolleg“ nötig. Darin dürfte Herr Professor Oeftering irren. Die Tatsachen sprechen ohne jede staatswissenschaftliche Theorie sehr laut und deutlich:

1. In der Weimarer Republik gab es über 64 000 straßenbauliche Zuständigkeiten. Die Folge davon war, daß das gesamte Straßennetz im deutschen Reich verluderte.

2. Im Dritten Reich — es war das einer seiner wenigen Pluspunkte — gab es nur eine einzige straßenbauliche Zuständigkeit, den Generalinspekteur Dr. Fritz Todt. Infolgedessen wurden in wenigen Jahren über 3000 km Autobahnen gebaut und infolgedessen wurde an Reichsstraßen, Landstraßen und Gemeindestraßen mehr getan, als in den 15 Jahren der Weimarer Republik.

3. Seit 1945 haben wir wieder eine Zersplitterung der straßenbaulichen Zuständigkeiten, welche wieder in die Zehntausende angestiegen sein dürfte. Die Folgen solcher Zersplitterung im Autobahnbau, für die Bundesstraßen, Landstraßen und Gemeindestraßen sieht jeder. *Wa. O.*



Parken mit Humor

Endlich einmal kein drohendes Verbotsschild, kein streng erhobener Zeigefinger. Ein schnurrig-bärbeißiger Holzschupo weist hier dem Kraftfahrer den Weg. Die Krankenanstalt zu Köln hat mit dieser reizenden Figur ein lobenswertes Beispiel volkstümlicher Verkehrserziehung und mit dem pickelbehelmten Ordnungshüter die besten Erfahrungen gemacht. Reizt doch ein strenges Verbotsschild manchmal zu Widerstand. Der Kraftfahrer dankt hier aber nicht nur mit herzlichem Schmunzeln, sondern auch mit richtigem Parken. Foto Arnim Riedel

das AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.